

(19) 日本国特許庁(JP)

再公表特許(A1)

(11) 国際公開番号

W02016/103682

発行日 平成29年9月7日(2017.9.7)

(43) 国際公開日 平成28年6月30日(2016.6.30)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B 2 1 D 22/26 (2006.01)	B 2 1 D 22/26 D	
B 2 1 D 22/20 (2006.01)	B 2 1 D 22/26 A	
B 2 1 D 24/00 (2006.01)	B 2 1 D 22/20 H	
B 6 0 J 5/00 (2006.01)	B 2 1 D 22/20 Z	
	B 2 1 D 22/20 E	
審査請求 有 予備審査請求 未請求 (全 33 頁) 最終頁に続く		

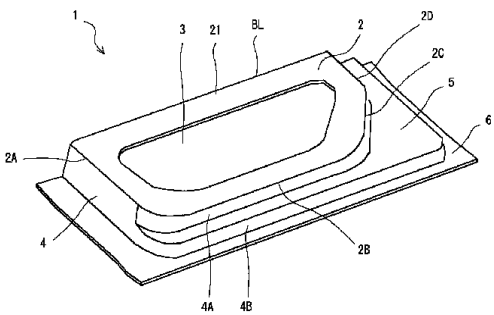
出願番号	特願2016-565919 (P2016-565919)	(71) 出願人	000006655 新日鐵住金株式会社 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号
(21) 国際出願番号	PCT/JP2015/006394	(74) 代理人	110001553 アセンド特許業務法人
(22) 国際出願日	平成27年12月22日 (2015.12.22)	(72) 発明者	大塚 研一郎 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号 新日鐵住金株式会社内
(31) 優先権主張番号	特願2014-263665 (P2014-263665)	(72) 発明者	中澤 嘉明 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号 新日鐵住金株式会社内
(32) 優先日	平成26年12月25日 (2014.12.25)	(72) 発明者	野村 成彦 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号 新日鐵住金株式会社内
(33) 優先権主張国	日本国 (JP)		
(31) 優先権主張番号	特願2014-263666 (P2014-263666)		
(32) 優先日	平成26年12月25日 (2014.12.25)		
(33) 優先権主張国	日本国 (JP)		
(31) 優先権主張番号	特願2015-120036 (P2015-120036)		
(32) 優先日	平成27年6月15日 (2015.6.15)		
(33) 優先権主張国	日本国 (JP)		
最終頁に続く			

(54) 【発明の名称】 パネル状成形品及びパネル状成形品の製造方法

(57) 【要約】

金属板からなるパネル状成形品(1)は、天板部(2)と、開口部(3)と、縦壁部(4)と、を備える。天板部(2)は多角形である。開口部(3)は天板部(2)に形成される。縦壁部(4)は、天板部(2)の辺のうちの少なくとも2以上の隣接する辺から伸びる。縦壁部(4)のうちで隣接する縦壁部(4)の組の少なくとも1組の各縦壁部(4)は、段差部(5)を有する。これにより、パネル状成形品(1)は、成形の難易度が高い形状であっても、割れ、シワ等の欠陥が少ない。

FIG. 1



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

金属板からなるパネル状成形品であって、
多角形の天板部と、
前記天板部に形成された開口部と、
前記天板部の辺のうちの少なくとも 2 以上の隣接する辺から伸びる縦壁部と、を備え、
前記縦壁部のうちで隣接する縦壁部の組の少なくとも 1 組の各縦壁部は、段差部を有する、パネル状成形品。

【請求項 2】

請求項 1 に記載のパネル状成形品であって、
引張強度が 1 2 0 0 M P a 以上である、パネル状成形品。

10

【請求項 3】

請求項 1 又は請求項 2 に記載のパネル状成形品であって、
前記パネル状成形品は自動車用のドアインナーパネルであり、前記天板部の辺のうちの車両上側の辺に前記縦壁部を有しない、パネル状成形品。

【請求項 4】

請求項 3 に記載のパネル状成形品であって、
前記開口部は前記天板部の周縁部を残すように設けられる、パネル状成形品。

【請求項 5】

請求項 4 に記載のパネル状成形品であって、
前記天板部の前記車両上側の辺を含む車両上側の縁部に、この車両上側の縁部に沿って凹部及び凸部のうちの少なくとも一方が設けられる、パネル状成形品。

20

【請求項 6】

請求項 4 又は請求項 5 に記載のパネル状成形品であって、
前記天板部は、前記開口部を複数に分割する境界部を有し、前記境界部に、この境界部に沿って凹部及び凸部のうちの少なくとも一方が設けられる、パネル状成形品。

【請求項 7】

請求項 1 ～ 請求項 6 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品であって、
前記金属板は鋼板である、パネル状成形品。

【請求項 8】

請求項 3 ～ 請求項 7 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品であって、
前記天板部の下側の辺を含む下側の縦壁部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い、パネル状成形品。

30

【請求項 9】

請求項 3 ～ 請求項 8 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品であって、
前記天板部の前側の辺を含む前側の縦壁部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い、パネル状成形品。

【請求項 10】

請求項 4 ～ 請求項 9 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品であって、
前記天板部の前記車両上側の辺を含む車両上側の縁部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い、パネル状成形品。

40

【請求項 11】

請求項 4 ～ 請求項 10 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品であって、
前記天板部は、前記開口部を複数に分割する境界部を有し、前記境界部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い、パネル状成形品。

【請求項 12】

パネル状成形品の製造方法であって、
前記パネル状成形品は、多角形の天板部と、前記天板部の辺のうちの少なくとも 2 以上の隣接する辺から伸びる縦壁部と、前記縦壁部のうちで隣接する縦壁部の組の少なくとも 1 組の各縦壁部に設けられた段差部と、を有し、

50

前記製造方法は、
金属板からなるブランク材を準備する準備工程と、
前記ブランク材を加熱する加熱工程と、
加熱された前記ブランク材にホットスタンピングによるプレス加工を施し、前記ブランク材を前記パネル状成形品に成形するプレス成形工程と、を含み、
前記プレス成形工程は、
前記パネル状成形品の形状が造形された型彫刻部を有するダイと、
前記ダイに対向し、前記天板部の形状が造形された先端面を有する第 1 パンチと、
前記第 1 パンチの外側に隣接するとともに、前記ダイに対向し、前記段差部の形状が造形された先端面を有する第 2 パンチと、
前記第 2 パンチの外側の少なくとも一部に隣接して存在するとともに、前記ダイに対向するブランクホルダと、
を備えたプレス加工装置を用い、
前記ダイと、前記ブランクホルダ、前記第 1 パンチ及び前記第 2 パンチとの間に前記ブランク材を配置し、前記ダイに対して前記ブランクホルダ、前記第 1 パンチ及び前記第 2 パンチを相対的に移動して、前記ブランク材に前記第 1 パンチ及び前記第 2 パンチを押し込み、前記パネル状成形品に成形する、パネル状成形品の製造方法。

10

【請求項 1 3】

請求項 1 2 に記載のパネル状成形品の製造方法であって、
前記ブランク材は、前記天板部に対応する位置に開口部を有する、パネル状成形品の製造方法。

20

【請求項 1 4】

請求項 1 2 又は請求項 1 3 に記載のパネル状成形品の製造方法であって、
前記プレス成形工程では、前記第 2 パンチによる前記ブランク材の押し込みが、前記第 1 パンチによる前記ブランク材の押し込みよりも先に完了する、パネル状成形品の製造方法。

【請求項 1 5】

請求項 1 4 に記載のパネル状成形品の製造方法であって、
前記プレス成形工程では、前記第 2 パンチによる前記ブランク材の押し込みが完了したとき又はその押し込みが完了した後に、前記第 1 パンチによる前記ブランク材の押し込みが始まる、パネル状成形品の製造方法。

30

【請求項 1 6】

請求項 1 4 に記載のパネル状成形品の製造方法であって、
前記プレス成形工程では、前記第 2 パンチによる前記ブランク材の押し込みが完了する前に、前記第 1 パンチによる前記ブランク材の押し込みが始まる、パネル状成形品の製造方法。

【請求項 1 7】

請求項 1 2 ~ 請求項 1 6 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品の製造方法であって、成形後の前記パネル状成形品の引張強度は、1 2 0 0 M P a 以上である、パネル状成形品の製造方法。

40

【請求項 1 8】

請求項 1 2 ~ 請求項 1 7 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品の製造方法であって、前記プレス成形工程で用いられる前記ダイの前記型彫刻部は、
前記ブランクホルダと対向する基準面から前記第 2 パンチと対向する段差面までの深さを d_1 とし、前記基準面から前記第 1 パンチと対向する型底面までの深さを d_2 としたとき、 $d_2 \leq 40 \text{ mm}$ 、かつ、 $d_1 / d_2 < 0.8$ の条件を満たす、パネル状成形品の製造方法。

【請求項 1 9】

請求項 1 2 ~ 請求項 1 8 のいずれか 1 項に記載のパネル状成形品の製造方法であって、前記金属板は鋼板である、パネル状成形品の製造方法。

50

【請求項 20】

請求項 19 に記載のパネル状成形品の製造方法であって、
前記鋼板がテーラードブランクである、パネル状成形品の製造方法。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、パネル状成形品及びパネル状成形品の製造方法に関する。さらに詳しくは、自動車用ドアインナーパネルに適したパネル状成形品及びその製造方法に関する。

10

【背景技術】**【0002】**

自動車のドアは、主にドアインナーパネルとドアアウターパネルとを組み合わせで製造される。自動車のドアには、ウィンドウ、ウィンドウ駆動装置、音響スピーカ、取っ手等が取り付けられる。これらを収納するため、ドアインナーパネルとドアアウターパネルとの間に空間が必要である。そのため、例えば、ドアインナーパネルには縦壁部が設けられる。また、自動車のドアが閉じられたとき、ドアによって車内を密閉する必要がある。そのため、例えば、ドアインナーパネルの縦壁部に段差部が設けられる。縦壁部の段差部が車体のピラー等と対向することにより、車内の密閉性が確保される。

【0003】

20

自動車のサイドドア等に使用されるドアインナーパネルは、鋼板等の金属板をプレス加工して成形される。一般に、ドアインナーパネルの形状は複雑であるため、金属板を大きく変形させる場合がある。この場合、成形されたドアインナーパネルに割れ、シワ等が発生することがある。そのため、ドアインナーパネルの素材には加工性の高い金属板が用いられる。加工性の高い金属板は強度が低いため、ドアインナーパネルの強度も低い。したがって、ドアインナーパネルには補強部材（例：ベルトラインリインフォースメント、ドアインパクトビーム等）が取り付けられることが多い。

【0004】

ドアインナーパネルの構造は、特開 2007 - 296953 号公報（特許文献 1）、特開 2008 - 94353 号公報（特許文献 2）及び特開 2013 - 112133 号公報（特許文献 3）に開示される。ドアインナーパネルの製造方法は、特開 2013 - 189173 号公報（特許文献 4）、特開 2001 - 38426 号公報（特許文献 5）、特開 2011 - 147970 号公報（特許文献 6）及び特開 2011 - 50971 号公報（特許文献 7）に開示される。

30

【0005】

特許文献 1 に開示されたドアインナーパネルは、ベルトラインリインフォースメントを備える。ベルトラインリインフォースメントは、ドアインナーパネルのベルトライン部における車体前後方向に沿って接合される。これにより、ベルトラインリインフォースメントが車体前後方向の衝突荷重を負担し、ベルトライン部に作用する曲げモーメントを効果的に低減できる、と特許文献 1 には記載されている。

40

【0006】

特許文献 2 に開示されたドアインナーパネルでは、車体の側面から衝突荷重が負荷されたとき、ドアインナーパネルとベルトラインリインフォースメントとが接触し、ドアインナーパネルの荷重吸収部が変形する。これにより、荷重吸収部はドアインナーパネルの厚さ方向に負荷される荷重の一部を吸収するため、ドアインナーパネルの剛性が確保される、と特許文献 2 には記載されている。

【0007】

特許文献 3 に開示されたサイドドアでは、ホットスタンピングにより成形されたベルトラインリインフォースメントの後端部及び前端部が、本体部よりも低強度及び低剛性にされる。これにより、車体の前面から衝突荷重が負荷されたとき、ベルトラインリインフォ

50

ースメントの後端部が塑性変形し、センターピラーとの接触面積が増加する。そのため、ベルトラインリインフォースメントの後端部の変形は、衝突のエネルギーを吸収することができる、と特許文献 3 には記載されている。

【 0 0 0 8 】

特許文献 4 に開示されたドアインナーパネルの製造方法は、縦壁部を有する第 1 の成形体及び第 2 の成形体を溶接し、その溶接成形体を熱間プレス又はロールによって加工する。これにより、単位重量当りの耐荷重性能に優れる長尺の自動車車体用構造部品を提供できる、と特許文献 4 には開示されている。

【 0 0 0 9 】

特許文献 5 に開示されたドアインナーパネルの製造方法は、高強度鋼板をプレス加工するときのシワ押さえ力を規定する。予め、成形中に発生する壁そりの曲率とシワ押さえ力の関係が求められる。この関係に基づき、壁そりの曲率が小さくなるようにシワ押さえ力を付与する。これにより、寸法精度のよい高強度鋼板の台形部材を成形することができる、と特許文献 5 には開示されている。

【 0 0 1 0 】

特許文献 6 に開示されたドアインナーパネルの製造方法は、ホットプレス成形装置のダイ及びホルダを連動させ被加工板をプレス加工する。これにより、成形途中の被加工板の破断、シワの発生を防止できる。また、成形終了後の成形品の寸法精度を確保できる、と特許文献 6 には開示されている。

【 0 0 1 1 】

特許文献 7 に開示されたドアインナーパネルの製造方法は、熱間プレス成形において、成形品を加工中、ダイとホルダの間隔を制御する。これにより、成形品のシワを抑制することができる、と特許文献 7 には開示されている。

【 先行技術文献 】

【 特許文献 】

【 0 0 1 2 】

【 特許文献 1 】 特開 2 0 0 7 - 2 9 6 9 5 3 号公報

【 特許文献 2 】 特開 2 0 0 8 - 9 4 3 5 3 号公報

【 特許文献 3 】 特開 2 0 1 3 - 1 1 2 1 3 3 号公報

【 特許文献 4 】 特開 2 0 1 3 - 1 8 9 1 7 3 号公報

【 特許文献 5 】 特開 2 0 0 1 - 3 8 4 2 6 号公報

【 特許文献 6 】 特開 2 0 1 1 - 1 4 7 9 7 0 号公報

【 特許文献 7 】 特開 2 0 1 1 - 5 0 9 7 1 号公報

【 発明の概要 】

【 発明が解決しようとする課題 】

【 0 0 1 3 】

しかしながら、特許文献 1、2 及び 3 のドアインナーパネルには、衝突特性を確保するためベルトラインリインフォースメント等の別個の補強部材が不可欠である。そのため、特許文献 1、2 及び 3 のドアインナーパネルから製造されるドアは、生産効率が低く、コストも高い。また、ドアインナーパネルの成形に用いられる鋼板は低強度の軟鋼板である。そのため、成形されたドアインナーパネルに割れ、シワ等が発生しにくい。しかしながら、ドアインナーパネルが隣接する縦壁部を備え、その縦壁部が段差部を有する場合、割れ、シワ等が発生しやすい。

【 0 0 1 4 】

特許文献 4 ~ 7 の製造方法では、成形されたドアインナーパネルの天板部の辺から伸びる各縦壁部が隣接する場合、割れやシワ等が発生することがある。

【 0 0 1 5 】

本発明の目的は、成形の難易度が高い形状であっても、割れ、シワ等の欠陥が少ない高強度なパネル状成形品を提供することである。また、本発明の他の目的は、成形難易度が高い形状に成形しても、割れやシワ等の欠陥が少ない高強度なパネル状成形品の製造方法

10

20

30

40

50

を提供することである。

【課題を解決するための手段】

【0016】

本発明の実施形態による金属板からなるパネル状成形品は、天板部と、開口部と、縦壁部と、を備える。天板部は多角形である。開口部は天板部に形成される。縦壁部は、天板部の辺のうちの少なくとも2以上の隣接する辺から伸びる。縦壁部のうちで隣接する縦壁部の組の少なくとも1組の各縦壁部は、段差部を有する。

【0017】

本発明の実施形態によるパネル状成形品の製造方法は、天板部と、縦壁部と、段差部とを有するパネル状成形品の製造に適用される。天板部は多角形である。縦壁部は、天板部の辺のうちの少なくとも2以上の隣接する辺から伸びる。そして、縦壁部のうちで隣接する縦壁部の組の少なくとも1組の各縦壁部に段差部が設けられる。

【0018】

製造方法は、準備工程と、加熱工程と、プレス成形工程とを備える。準備工程では、金属板からなるブランク材を準備する。加熱工程では、ブランク材を加熱する。プレス成形工程では、加熱されたブランク材にホットスタンピングによるプレス加工を施し、ブランク材をパネル状成形品に成形する。

【0019】

プレス成形工程は、ダイと、第1パンチと、第2パンチと、ブランクホルダとを備えたプレス加工装置を用いる。ダイは、パネル状成形品の形状が造形された型彫刻部を有する。第1パンチは、ダイに対向し、天板部の形状が造形された先端面を有する。第2パンチは、第1パンチの外側に隣接するとともに、ダイに対向し、段差部の形状が造形された先端面を有する。ブランクホルダは、第2パンチの外側の少なくとも一部に隣接して存在するとともに、ダイに対向する。ブランク材は、ダイと、ブランクホルダ、第1パンチ及び第2パンチとの間に配置される。ブランクホルダ、第1パンチ及び第2パンチは、ダイに対して相対的に移動して、ブランク材に第1パンチ及び第2パンチを押し込み、パネル状成形品に成形する。

【発明の効果】

【0020】

本発明によるパネル状成形品は、高強度で、割れ、シワ等の欠陥が少ない。本発明によるパネル状成形品の製造方法は、成形難易度が高い形状のパネル状成形品を割れやシワ等の欠陥を抑制して製造できる。

【図面の簡単な説明】

【0021】

【図1】図1は、第1実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図2】図2は、図1とは異なるドアインナーパネルの斜視図である。

【図3】図3は、自動車用サイドドアの鉛直断面の模式図である。

【図4】図4は、自動車用サイドドア及びその近傍の水平断面の模式図である。

【図5】図5は、第2実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図6】図6は、第3実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図7】図7は、第4実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図8】図8は、本実施形態のドアインナーパネルのプレス成形に用いられるホットスタンピング装置の模式図である。

【図9A】図9Aは、本実施形態のプレス成形工程において、ブランクホルダでブランク材を挟み込む段階を示す図である。

【図9B】図9Bは、本実施形態のプレス成形工程において、第2パンチによる押し込みが完了したときの状態を示す図である。

【図9C】図9Cは、本実施形態のプレス成形工程において、第1パンチによる押し込みが完了したときの状態を示す図である。

【図10】図10は、一般的なホットスタンピング装置によるプレス加工中の状態を示す

10

20

30

40

50

断面図である。

【図 1 1 A】図 1 1 A は、図 9 A ~ 図 9 C とは異なるプレス成形工程において、ブランクホルダでブランク材を挟み込む段階を示す図である。

【図 1 1 B】図 1 1 B は、図 9 A ~ 図 9 C とは異なるプレス成形工程において、第 2 パンチによる押し込みが完了したときの状態を示す図である。

【図 1 1 C】図 1 1 C は、図 9 A ~ 図 9 C とは異なるプレス成形工程において、第 1 パンチによる押し込みが完了したときの状態を示す図である。

【図 1 2】図 1 2 は、第 5 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図 1 3 A】図 1 3 A は、図 1 2 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜く前の状態を示す。

【図 1 3 B】図 1 3 B は、図 1 2 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【図 1 4】図 1 4 は、第 6 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図 1 5】図 1 5 は、第 7 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図 1 6 A】図 1 6 A は、図 1 5 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜く前の状態を示す。

【図 1 6 B】図 1 6 B は、図 1 5 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【図 1 7】図 1 7 は、第 8 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図 1 8】図 1 8 は、第 9 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図 1 9 A】図 1 9 A は、図 1 8 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜く前の状態を示す。

【図 1 9 B】図 1 9 B は、図 1 8 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【図 2 0】図 2 0 は、図 1 8 とは異なるドアインナーパネルの斜視図である。

【図 2 1】図 2 1 は、図 2 0 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【図 2 2】図 2 2 は、第 10 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。

【図 2 3 A】図 2 3 A は、図 2 2 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜く前の状態を示す。

【図 2 3 B】図 2 3 B は、図 2 2 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【図 2 4】図 2 4 は、本実施例の解析で用いたダイの寸法を示す。

【図 2 5 A】図 2 5 A は、本発明例 1 のドアインナーパネルの板厚減少率を示す。

【図 2 5 B】図 2 5 B は、本発明例 1 のドアインナーパネルの曲率分布を示す。

【図 2 6 A】図 2 6 A は、本発明例 2 のドアインナーパネルの板厚減少率を示す。

【図 2 6 B】図 2 6 B は、本発明例 2 のドアインナーパネルの曲率分布を示す。

【図 2 7 A】図 2 7 A は、比較例のドアインナーパネルの板厚減少率を示す。

【図 2 7 B】図 2 7 B は、比較例のドアインナーパネルの曲率分布を示す。

【発明を実施するための形態】

【0022】

本発明の実施形態による金属板からなるパネル状成形品は、天板部と、開口部と、縦壁部と、を備える。天板部は多角形である。開口部は天板部に形成される。縦壁部は、天板部の辺のうちの少なくとも 2 以上の隣接する辺から伸びる。縦壁部のうちで隣接する縦壁部の組の少なくとも 1 組の各縦壁部は、段差部を有する。

【0023】

本実施形態のパネル状成形品は、互いに隣接し、段差部を有する縦壁部を備える。これにより、本実施形態のパネル状成形品は車内の密閉性を高くすることができる。

【0024】

好ましくは、パネル状成形品の引張強度が 1200MPa 以上である。

10

20

30

40

50

【 0 0 2 5 】

このようなパネル状成形品を自動車用のドアインナーパネルに適用した場合、衝突特性が向上する。

【 0 0 2 6 】

好ましくは、パネル状成形品は自動車用のドアインナーパネルであり、天板部の辺のうちの車両上側の辺に縦壁部を有しない。これにより、ドアインナーパネルをドアアウターパネルと組合せて、自動車用のサイドドアとすることができる。サイドウィンドウ等はドアアウターパネルとドアインナーパネルとの間に収納される。

【 0 0 2 7 】

好ましくは、開口部は天板部の周縁部を残すように設けられる。これにより、天板部の周縁部のうちで車両上側の辺を含む車両上側の縁部が、ドアインナーパネルのベルトライン部を形成する。

【 0 0 2 8 】

好ましくは、天板部の車両上側の辺を含む車両上側の縁部に、この車両上側の縁部に沿って凹部及び凸部のうちの少なくとも一方が設けられる。この場合、天板部の車両上側の縁部（ベルトライン部）は、天板部を補強するベルトラインリインフォースメントの役割を担う。すなわち、ドアインナーパネルとベルトラインリインフォースメントとが一体化される。これにより、ドアインナーパネルの軽量化及び製造コストの削減ができる。

【 0 0 2 9 】

好ましくは、パネル状成形品の天板部は、開口部を複数に分割する境界部を有する。この境界部に、この境界部に沿って凹部及び凸部のうちの少なくとも一方が設けられる。この場合、天板部の境界部は、天板部を補強するドアインパクトビームの役割を担う。すなわち、ドアインナーパネルとドアインパクトビームとが一体化される。これにより、ドアインナーパネルの軽量化及び製造コストの削減ができる。

【 0 0 3 0 】

好ましくは、金属板は鋼板である。この場合、パネル状成形品はホットスタンピングによって成形することができ、高強度で、かつ、割れ、シワ等の欠陥が少ない。

【 0 0 3 1 】

ドアインナーパネルの場合、好ましくは、天板部の下側の辺を含む下側の縦壁部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。板厚の厚い下側の縦壁部により、衝突特性が向上する。

【 0 0 3 2 】

上述したドアインナーパネルの場合、好ましくは、天板部の前側の辺を含む前側の縦壁部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。前側の縦壁部は、ピラーに接続されるヒンジの取り付け部に相当する。板厚の厚い前側の縦壁部により、ヒンジ取り付け部の強度が十分に確保される。

【 0 0 3 3 】

上述したドアインナーパネルの場合、好ましくは、天板部の車両上側の辺を含む車両上側の縁部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。天板部の周縁部のうちで車両上側の辺を含む車両上側の縁部は、ドアインナーパネルのベルトライン部を形成する。板厚の厚い車両上側の縁部により、衝突特性が向上する。

【 0 0 3 4 】

上述したドアインナーパネルの場合、好ましくは、天板部は、開口部を複数に分割する境界部を有し、境界部の領域の板厚が、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。板厚の厚い境界部により、衝突特性が向上する。

【 0 0 3 5 】

上述したドアインナーパネルに、ベルトラインリインフォースメント、ドアインパクトビーム等の補強部材を追加してもよい。これらの補強部材を追加する場合、補強部材は上述した凹部、凸部等と重ね合わせて取り付けてもよいし、別の部位に取り付けでもよい。その場合、従来の補強部材よりも薄板材、低強度材等の低廉価の材料を使用しても各種特

10

20

30

40

50

性を満足することができる。また、追加で取り付ける補強部材の形状を簡素にすることができる。そのため、補強部材を追加する場合であっても、製造コストを抑えることができる。

【 0 0 3 6 】

本発明の実施形態によるパネル状成形品の製造方法は、天板部と、縦壁部と、段差部とを有するパネル状成形品の製造に適用される。天板部は多角形である。縦壁部は、天板部の辺のうちの少なくとも2以上の隣接する辺から伸びる。そして、縦壁部のうちで隣接する縦壁部の組の少なくとも1組の各縦壁部に段差部が設けられる。

【 0 0 3 7 】

製造方法は、準備工程と、加熱工程と、プレス成形工程とを備える。準備工程では、金属板からなるブランク材を準備する。加熱工程では、ブランク材を加熱する。プレス成形工程では、加熱されたブランク材にホットスタンピングによるプレス加工を施し、ブランク材をパネル状成形品に成形する。

10

【 0 0 3 8 】

プレス成形工程は、ダイと、第1パンチと、第2パンチと、ブランクホルダとを備えたプレス加工装置を用いる。ダイは、パネル状成形品の形状が造形された型彫刻部を有する。第1パンチは、ダイに対向し、天板部の形状が造形された先端面を有する。第2パンチは、第1パンチの外側に隣接するとともに、ダイに対向し、段差部の形状が造形された先端面を有する。ブランクホルダは、第2パンチの外側の少なくとも一部に隣接して存在するとともに、ダイに対向する。ブランク材は、ダイと、ブランクホルダ、第1パンチ及び第2パンチとの間に配置される。ブランクホルダ、第1パンチ及び第2パンチは、ダイに対して相対的に移動して、ブランク材に第1パンチ及び第2パンチを押し込み、パネル状成形品に成形する。

20

【 0 0 3 9 】

本実施形態のパネル状成形品の製造方法は、成形難易度が高い形状のパネル状成形品を割れやシワ等の欠陥を抑制して製造することができる。成形難易度が高い形状はたとえば、パネル状成形品の隣接する縦壁部が段差部を有するような形状がある。

【 0 0 4 0 】

好ましくは、ブランク材は、パネル状成形品の天板部に対応する位置に開口部を有する。

30

【 0 0 4 1 】

これにより、天板部は伸びフランジ成形で成形される。そのため、パネル状成形品の割れやシワ等を抑制することができる。

【 0 0 4 2 】

好ましくはプレス成形工程では、第2パンチによるブランク材の押し込みが、第1パンチによるブランク材の押し込みよりも先に完了する。

【 0 0 4 3 】

この場合、プレス成形工程では、第2パンチによるブランク材の押し込みが完了したとき又はその押し込みが完了した後に、第1パンチによるブランク材の押し込みが始まってよい。また、プレス成形工程では、第2パンチによるブランク材の押し込みが完了する前に、第1パンチによるブランク材の押し込みが始まってよい。

40

【 0 0 4 4 】

これにより、第1パンチよりも先に、第2パンチがダイとによってブランク材を抑え込む。そのため、パネル状成形品の割れやシワ等をより抑制することができる。ブランク材を抑え込むとはブランク材がパンチとダイとによって完全に挟み込まれ、それ以上押し込まれなくなることである。また、個々のパンチによるブランク材の押し込みの完了とは、ブランク材を抑え込む状態になることである。

【 0 0 4 5 】

好ましくは、成形後のパネル状成形品の引張強度は、1200MPa以上である。

【 0 0 4 6 】

50

このような、パネル状成形品を自動車用のドアインナーパネルに適用した場合、衝突特性を向上させることができる。

【 0 0 4 7 】

好ましくは、プレス成形工程で用いられるダイの型彫刻部は、ブランクホルダと対向する基準面から第 2 パンチと対向する段差面までの深さを d_1 とし、基準面から第 1 パンチと対向する型底面までの深さを d_2 としたとき、 $d_2 \leq 40 \text{ mm}$ 、かつ、 $d_1 / d_2 < 0.8$ の条件を満たす。

【 0 0 4 8 】

この場合、パネル状成形品を自動車用のドアインナーパネルに適用した場合、ウインドウ等を収納する十分な広さの空間を得ることができる。また車内の密閉性を高くすることができる。

10

【 0 0 4 9 】

上述の金属板は鋼板であるのが好ましい。この場合、ホットスタンピングによる焼入れによって、成形されたパネル状成形品の強度が高まる。また、鋼板はテーラードブランクであってもよい。これにより、必要な箇所に限定して強度を強化することができ、板厚を減少することもできる。

【 0 0 5 0 】

以下、図面を参照して、本発明の実施の形態を詳しく説明する。図中同一又は相当部分には同一符号を付してその説明は繰り返さない。本実施形態では例として、パネル状成形品が鋼板からなる自動車用ドアインナーパネルの場合を説明する。

20

【 0 0 5 1 】

[第 1 実施形態]

図 1 は、第 1 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 1 を参照して、ドアインナーパネル 1 は、天板部 2、開口部 3、縦壁部 4、段差部 5 及びフランジ部 6 を備える。天板部 2 の平面形状は多角形である。多角形は、たとえば、四角形でもよいし、五角形でもよい。多角形の角部は、R 形状であってもよい。図 1 では、例として、天板部 2 の平面形状が五角形である場合を示す。ドアインナーパネル 1 において、天板部 2 の車両上側の辺はベルトライン B L を形成する。本実施形態では、鋼板の板厚が一定である場合を説明する。したがって、ドアインナーパネル 1 の板厚も全域にわたり一定である。ただし、厳密には、プレス成形により、板厚のわずかな増減は生じる。

30

【 0 0 5 2 】

縦壁部 4 は、天板部 2 の辺のうちの少なくとも 2 以上の隣接する辺から伸びる。図 1 では、例として、五角形の天板部 2 の 5 つの辺のうち、車両上側の辺（ベルトライン B L）を除く 4 つの辺 2 A、2 B、2 C 及び 2 D から縦壁部 4 が伸びる場合を示す。しかしながら、縦壁部 4 が伸びる天板部 2 の辺の数は 4 つに限定されない。縦壁部 4 は、天板部 2 の 2 以上の隣接する辺の各辺から伸びていけばよい。天板部 2 の 2 以上の隣接する各辺から縦壁部 4 が伸びる場合、各辺から伸びる各縦壁部も隣接する。図 1 では、例として、縦壁部 4 が天板部 2 に対して垂直に伸びる場合を示す。しかしながら、縦壁部 4 は天板部 2 に対して厳密に垂直でなくてもよい。縦壁部 4 によって天板部 2 はフランジ部 6 から突出し、これによりウインドウ等を収納するための空間が形成される。

40

【 0 0 5 3 】

段差部 5 は、天板部 2 に繋がる縦壁部 4 A から外側に伸びる。段差部 5 の外縁は、フランジ部 6 に繋がる縦壁部 4 B に繋がる。図 1 では、例として、段差部 5 の面が天板部 2 と平行である場合を示す。しかしながら、段差部 5 の面は、天板部 2 と厳密に平行でなくてもよい。図 1 では、例として、3 つの隣接する縦壁部 4 が段差部 5 を有する場合を示す。すなわち、隣接する縦壁部 4 の組が 2 つあり、その 2 組が共に段差部 5 を有する場合を示す。しかしながら、段差部 5 を有する縦壁部 4 の組数は 2 組に限定されない。隣接する縦壁部 4 の組のうちの少なくとも 1 組が段差部 5 を有していればよい。図 1 では、例として、1 段の段差部 5 が縦壁部 4 に設けられる場合を示す。しかしながら、段差部 5 の段数は 1 段に限定されず、複数段であってもよい。

50

【 0 0 5 4 】

天板部 2 は開口部 3 を含む。ドアインナーパネル 1 が鋼板からなる場合、天板部 2 は伸びフランジ変形によって成形される。天板部 2 は開口部 3 を含むため、伸びフランジ変形しやすい。図 1 では、例として、開口部 3 が天板部 2 の周縁部を残すように 1 箇所設けられる場合を示す。しかしながら、開口部 3 の数は 1 箇所に限定されない。天板部 2 は、複数の開口部 3 を含んでもよい。開口部 3 の形状は、円、楕円、多角形等でもよく、特に限定されない。自動車用ドアインナーパネル 1 では、開口部 3 に音響スピーカ、取っ手等が取り付けられる。

【 0 0 5 5 】

図 2 は、図 1 とは異なる形状の開口部 3 を有するドアインナーパネルの斜視図である。図 2 を参照して、開口部 3 は天板部 2 の周縁部の 1 辺に広がる。すなわち、開口部 3 はベルトライン B L が途切れるように設けられる。この場合、ベルトライン B L にはベルトラインリインフォースメント等の補強部材が取り付けられてもよい。

【 0 0 5 6 】

図 3 は、自動車用サイドドアの鉛直断面の模式図である。図 3 を参照して、サイドドアは、ドアアウターパネル A とドアインナーパネル 1 とを組み合わせて製造される。空間 S P は、ドアアウターパネル A とドアインナーパネル 1 との間の空間である。空間 S P には、音響スピーカ、ウインドウ、ウインドウ駆動装置等を収納する場合がある。そのため、ドアインナーパネル 1 に縦壁部 4 を設けることにより、空間 S P が形成されることが多い。

【 0 0 5 7 】

ドアインナーパネル 1 において、天板部 2 の車両上側の辺はベルトライン B L となる。ベルトライン B L は図示しないウインドウの出入り口側になる。ウインドウを開く場合、ウインドウは下降し、空間 S P に収納される。そのため、ベルトライン B L には縦壁部は存在しない。

【 0 0 5 8 】

図 4 は、自動車用サイドドア及びその近傍の水平方向断面の模式図である。図 4 を参照して、段差部 5 は車体のピラー B と対向する。そのため、本実施形態のドアインナーパネル 1 は、段差部 5 を有しないドアインナーパネルよりも自動車の車内の密閉性を高くすることができる。段差部 5 とピラー B との間に、シール部材が配置されてもよい。この場合、車内の密閉性をさらに高くすることができる。シール部材はたとえば、ゴムである。

【 0 0 5 9 】

天板部 2 の車両前側の辺 2 A を含む車両前側の縦壁部 4 には、ピラー（図示しない）に接続されるヒンジが取り付けられる。

【 0 0 6 0 】

図 4 に示す h_1 は、フランジ部 6 から段差部 5 までの高さを示す。 h_2 は、フランジ部 6 から天板部 2 までの高さを示す。本実施形態のドアインナーパネル 1 は、 $h_2 \geq 40 \text{ mm}$ 、かつ、 $h_1 / h_2 < 0.8$ の条件を満足するのが好ましい。 $h_2 < 40 \text{ mm}$ の場合、ウインドウ等を収納する空間 S P が小さすぎるからである。 $h_1 / h_2 \geq 0.8$ の場合、天板部 2 と段差部 5 との距離が近いため、車内の密閉性が低くなるからである。

【 0 0 6 1 】

[第 2 実施形態]

図 5 は、第 2 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 5 に示す第 2 実施形態のドアインナーパネル 1 は、前記第 1 実施形態のドアインナーパネル 1 の構成を基本とする。後述する第 3 及び第 4 実施形態でも同様とし、重複する説明は適宜省略する。

【 0 0 6 2 】

図 5 を参照して、第 2 実施形態のドアインナーパネル 1 では、4 つの隣接する縦壁部 4（3 組の縦壁部 4）のすべてに段差部 5 が設けられる。この場合、段差部 5 は、車体のセンターピラー、フロントピラー、サイドシル等と対向する。したがって、車内の密閉性をさらに高くすることができる。

【 0 0 6 3 】

[第 3 実施形態]

図 6 は、第 3 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 6 を参照して、第 3 実施形態のドアインナーパネル 1 では、五角形の天板部 2 の 5 つの辺のうち、ベルトライン B L を除く 4 辺から縦壁部 4 が伸び、隣接する 4 つの縦壁部 4 のうちの 3 つの縦壁部 4 に段差部 5 が設けられる場合を示す。

【 0 0 6 4 】

第 3 実施形態のドアインナーパネル 1 では、天板部 2 のベルトライン B L を含む車両上側の縁部 2 1 (以下、「ベルトライン部」ともいう) に、このベルトライン部 2 1 に沿って凹部 7 が設けられる。凹部 7 の形成により、天板部 2 のベルトライン部 2 1 の断面二次モーメントが増加する。すなわち、凹部 7 はベルトライン部 2 1 の強度を高める。一般に、ドアインナーパネルのベルトライン部は、ベルトラインリインフォースメント等の補強部材を取り付けることによって補強されることが多い。この点、第 3 実施形態のドアインナーパネル 1 では、凹部 7 を有するベルトライン部 2 1 が天板部 2 に一体的に設けられる。換言すると、第 3 実施形態では、ドアインナーパネルにベルトラインリインフォースメントが一体化される。したがって、ベルトライン部 2 1 は、別個のベルトラインリインフォースメントによって補強される必要がない。これにより、ドアの部品点数及び組立工数を削減することができ、更に、ドアの重量を軽くすることができる。

【 0 0 6 5 】

ベルトライン部 2 1 には、凹部 7 に代えて凸部を設けても構わないし、凹部 7 と凸部の両方を設けても構わない。凸部の形成により、天板部 2 のベルトライン部 2 1 の断面二次モーメントが増加することには変わりはない。

【 0 0 6 6 】

[第 4 実施形態]

図 7 は、第 4 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 7 を参照して、第 4 実施形態のドアインナーパネル 1 では、前記図 1 に示す第 1 実施形態の開口部が複数に分割される。すなわち、天板部 2 に複数の開口部が設けられる。図 7 では、例として、2 つの開口部 3 A 及び 3 B が設けられる場合を示す。

【 0 0 6 7 】

第 4 実施形態のドアインナーパネル 1 では、天板部 2 は、開口部 3 A 及び 3 B の境界部 2 2 を有する。境界部 2 2 には、この境界部 2 2 に沿って凹部 8 が設けられる。凹部 8 の形成により、天板部 2 の境界部 2 2 の断面二次モーメントが増加する。すなわち、凹部 8 は境界部 2 2 の強度を高める。一般に、サイドドアの強度を高めるために、ドアインナーパネルの天板部は、ドアインパクトビーム等の補強部材を取り付けることによって補強されることが多い。この点、第 4 実施形態のドアインナーパネル 1 では、凹部 8 を有する境界部 2 2 が天板部 2 に一体的に設けられる。換言すると、第 4 実施形態では、ドアインナーパネルにドアインパクトビームが一体化される。したがって、天板部 2 はドアインパクトビーム等によって補強される必要がない。これにより、ドアの部品点数及び組立工数を削減することができ、更に、ドアの重量を軽くすることができる。

【 0 0 6 8 】

境界部 2 2 には、凹部 8 に代えて凸部を設けても構わないし、凹部 8 と凸部の両方を設けても構わない。凸部の形成により、天板部 2 の境界部 2 2 の断面二次モーメントが増加することには変わりはない。

【 0 0 6 9 】

もっとも、図 7 に示す第 4 実施形態のドアインナーパネル 1 のベルトライン部 2 1 に、前記図 6 に示す凹部 7 及び凸部のうちのいずれか一方を追加してもよいし、両方を追加してもよい。

【 0 0 7 0 】

ここで、ドアインナーパネルのように、互いに隣接する縦壁部に段差部が設けられるパネル状成形品は、成形の難易度が高く、プレス成形の際に割れ、シワ等の欠陥が発生しや

10

20

30

40

50

すい。そのため、従来、複雑な形状の成形品を成形する場合、素材として延性の高い低強度鋼板を用いていた。その結果、パネル状成形品の衝突特性の向上に限界があった。この点、縦壁部と段差部とを有するような複雑な形状であっても、天板部に開口部を設けて、ホットスタンピングを適用することにより、割れ、シワ等の欠陥が抑制され、引張強度が 1200MPa 以上の高強度であるパネル状成形品を得ることができる。

【0071】

本実施形態のパネル状成形品の素材として用いられる鋼板は、質量%で、炭素(C): 0.11%以上含有するのが好ましい。鋼板が0.11%以上の炭素を含有する場合、ホットスタンピング後のパネル状成形品の強度を高くすることができる。

【0072】

上述のように、パネル状成形品を高強度とすることで、それを自動車のドアインナーパネルに適用した場合、ドアの衝突特性が向上する。パネル状成形品の硬度はビッカース硬さでHV380以上であるのが好ましい。硬度HV380は、引張強度1200MPaに相当する。なお、ビッカース硬さHVはJIS Z 2244に準拠するものである。

【0073】

引張強度が高いドアインナーパネルは、通常、成形が困難である。以下、上述の実施形態のドアインナーパネルの製造方法の一例を説明する。以下の製造方法では、製造するドアインナーパネルが、鋼板からなり、引張強度が1200MPa以上である場合を例示する。

【0074】

[製造方法]

本実施形態のドアインナーパネルの製造方法は、準備工程と、加熱工程と、ホットスタンピングによるプレス成形工程と、を備える。準備工程では鋼板からなるブランク材を準備する。加熱工程ではブランク材を加熱する。プレス成形工程では、加熱されたブランク材をプレス加工すると同時に、成形されたドアインナーパネルを焼入れする。本実施形態のプレス成形工程では、プレス加工装置として、ホットスタンピング装置を用いる。

【0075】

[ホットスタンピング装置10]

図8は、本実施形態のドアインナーパネルを製造するためのホットスタンピング装置を模式的に示す断面図である。図8を参照して、ホットスタンピング装置10は、上型として、パンチ11及びブランクホルダ14を備え、下型として、ダイ15を備える。

【0076】

パンチ11は、第1パンチ12と第2パンチ13とを備える。第1パンチ12は先端面12Aを備える。第1パンチ12の先端面12Aには、ドアインナーパネルの天板部の形状が造形される。第2パンチ13は先端面13Aを備える。第2パンチ13の先端面13Aには、ドアインナーパネルの段差部の形状が造形される。パンチ11は、ブランク材Sをダイ15の型彫刻部16に押し込みドアインナーパネルを成形する。

【0077】

ブランクホルダ14は第2パンチ13の外側の少なくとも一部に隣接して配置される。ブランクホルダ14は先端面14Aを有する。ブランクホルダ14の先端面14Aは、ダイ15の基準面16Cと対向する。ブランクホルダ14は、ダイ15の基準面16Cとの間にブランク材Sを挟み込む。

【0078】

ダイ15は、型彫刻部16を有する。型彫刻部16は、型底面16A、段差面16B及び基準面16Cを備える。型底面16Aは第1パンチ12の先端面12Aと対向する。段差面16Bは第2パンチ13の先端面13Aと対向する。

【0079】

第1パンチ12、第2パンチ13及びブランクホルダ14は、上型ホルダ17に支持される。第2パンチ13及びブランクホルダ14と上型ホルダ17との間には、図示しない加圧部材が設けられる。加圧部材は、油圧シリンダ、ガスシリンダ、ばね、ゴム等である

10

20

30

40

50

。ダイ 15 は、下型ホルダ 18 に固定される。上型ホルダ 17 は、図示しないスライドに取り付けられる。下型ホルダ 18 は、図示しないボスタプレートに取り付けられる。ここで、ホットスタンピング装置 10 は、図 8 に示す場合に限定されない。例えば、第 1 パンチ 12、第 2 パンチ 13 及びブランクホルダ 14 は、それぞれ個別に可動するスライドに取り付けられてもよい。

【0080】

型底面 16A 及び第 1 パンチ 12 の先端面 12A は、図 1 に示すドアインナーパネル 1 の天板部 2 を成形する。段差面 16B 及び第 2 パンチ 13 の先端面 13A は、図 1 に示すドアインナーパネル 1 の段差部 5 を成形する。基準面 16C 及びブランクホルダ 14 の先端面 14A は、図 1 に示すドアインナーパネル 1 のフランジ部 6 を成形する。

10

【0081】

ダイ 15 において、基準面 16C から段差面 16B までの深さ d_1 と、基準面 16C から型底面 16A までの深さ d_2 は、 $d_2 \leq 40 \text{ mm}$ 、かつ、 $d_1 / d_2 < 0.8$ の条件を満たすのが好ましい。深さ d_1 及び深さ d_2 はそれぞれ、図 4 に示す高さ h_1 及び高さ h_2 に対応する。そのため、 $d_2 < 40 \text{ mm}$ の場合、ウインドウ等を収納する空間が小さすぎる。 $d_1 / d_2 \leq 0.8$ の場合、天板部 2 と段差部 5 との距離が近いため、車内の密閉性が低くなる。

【0082】

本実施形態のホットスタンピング装置 10 は、パンチ 11 及びブランクホルダ 14 を装置上方に有し、ダイ 15 を装置下方に有する場合を示す。しかしながら、これらの配置は図 8 に示す場合に限定されない。すなわち、ホットスタンピング装置 10 は、パンチ 11 及びブランクホルダ 14 と、ダイ 15 との配置は上下反転してもよい。要するに、パンチ 11 及びブランクホルダ 14 が、ダイ 15 に対して相対的に移動する構成であればよい。以下、本実施形態の製造方法の各工程を説明する。

20

【0083】

[準備工程]

準備工程では、鋼板からなるブランク材を準備する。本実施形態のドアインナーパネルの鋼板は、質量 % で、炭素 (C) : 0.11 % 以上含有するのが好ましい。鋼板が 0.11 % 以上の炭素を含有する場合、ホットスタンピング後のドアインナーパネルの強度を高くすることができる。

30

【0084】

[加熱工程]

加熱工程では、図示しない加熱装置によってブランク材は加熱される。ブランク材が鋼板の場合、加熱温度は 700 以上が好ましい。加熱温度はたとえば、900 である。加熱温度は、材料、成形難易度等によって適宜設定される。ホットスタンピングでは、ブランク材を加熱し軟化させるため、複雑な形状を成形することができる。複雑な形状はたとえば、図 1 に示すドアインナーパネル 1 のような隣接する縦壁部 4 が段差部 5 を有する形状等がある。

【0085】

ブランク材は、その材料の A1 変態点以上に加熱されるのが好ましい。ブランク材は A3 変態点以上に加熱されるのがさらに好ましい。ホットスタンピングでは、ブランク材をプレス成形すると同時に、成形されたドアインナーパネルを焼入れする。ブランク材が A1 点以上に加熱されれば、焼入れ後のドアインナーパネルはマルテンサイト組織となり強度が高くなる。

40

【0086】

[プレス成形工程]

図 9A ~ 図 9C は、本実施形態のプレス成形工程を模式的に示す断面図である。図 9A はブランクホルダ 14 でブランク材 S を挟み込む段階を示す。図 9B は第 2 パンチ 13 による押し込みが完了したときの状態を示す。図 9C は第 1 パンチ 12 による押し込みが完了したときの状態を示す。

50

【 0 0 8 7 】

図 9 A を参照して、加熱されたブランク材 S はホットスタンピング装置 1 0 に配置される。ブランク材 S が配置された後、スライドが下降する。これにより、ブランクホルダ 1 4 の先端面 1 4 A とダイ 1 5 の基準面 1 6 C とでブランク材 S を挟み込む。ただし、ブランクホルダ 1 4 の先端面 1 4 A とダイ 1 5 の基準面 1 6 C との間隔は、ブランク材 S の厚さよりも大きい方が好ましい。すなわち、ブランク材 S とブランクホルダ 1 4 の先端面 1 4 A との間に隙間が設けられる。隙間の大きさはたとえば、0 . 1 mm である。ブランク材 S をブランクホルダ 1 4 に接触させた場合、ブランク材 S がプレス成形される前に、ブランク材 S のブランクホルダ 1 4 と接触する部分が冷却される。そのため、ブランク材 S の冷却速度が部分的に異なるため、成形品の強度が部分により異なる。したがって、ブランクホルダ 1 4 の先端面 1 4 A とブランク材 S との間はわずかな隙間が設けられるのが好ましい。

10

【 0 0 8 8 】

図 9 B を参照して、スライドが更に下降すると、パンチ 1 1 とダイ 1 5 とによってブランク材 S は絞り成形される。図 9 B では、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了したとき、第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A は第 2 パンチ 1 3 の先端面 1 3 A と同じ高さの位置である場合を示す。すなわち、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了したと同時に、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みが始まる場合を示す。しかしながら、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了したとき、第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A の高さの位置は第 2 パンチ 1 3 の先端面 1 3 A と同じ高さの位置に限定されない。このときの第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A の高さの位置は、第 2 パンチ 1 3 の先端面 1 3 A より高い位置にあってもよいし、低い位置にあってもよい。すなわち、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了した後に、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みが始まってもよい。また、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了する前に、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みが始まってもよい。いずれの場合であっても、第 1 パンチ 1 2 による押し込みは、第 2 パンチ 1 3 による押し込みよりも先に完了しない。なお、ブランクホルダとダイによるブランク材の抑え込みは第 2 パンチの成形が完了するまでに行われればよい。

20

【 0 0 8 9 】

図 9 C を参照して、第 2 パンチ 1 3 による押し込みが完了した後、第 1 パンチ 1 2 は下降し、ブランク材 S は絞り成形される。このとき、ブランク材 S の第 2 パンチ 1 3 により押し込まれた部分は、第 2 パンチ 1 3 により拘束される。これにより、ドアインナーパネルの段差部付近に発生するシワを抑制することができる。以下、この点を詳述する。

30

【 0 0 9 0 】

[割れ及びシワの抑制]

図 1 0 は、一般的なホットスタンピング装置によるプレス加工中の状態を示す断面図である。図 1 0 では、一般的なホットスタンピング装置のダイの段差面付近を拡大して示す。図 1 0 を参照して、ホットスタンピング装置 2 0 0 では、パンチ 2 1 0 の先端面 2 1 0 A 及び 2 1 0 B はパンチ 2 1 0 に一体的に造形される。そのため、パンチ 2 1 0 の先端面 2 1 0 A 及び 2 1 0 B は同時に、ダイ 2 2 0 の型底面 2 2 0 A 及び段差面 2 2 0 B に到達する。先端面 2 1 0 A は、先端面 2 1 0 B よりもブランク材 S を押し込む距離が長い。そのため、図 1 0 に示すように、パンチ 2 1 0 を下降させたとき、始めに先端面 2 1 0 A がブランク材 S を押し込む。このとき、ブランク材 S の一部分 S 1 は、パンチ 2 1 0 の先端面 2 1 0 B 及びダイ 2 2 0 の段差面 2 2 0 B によって拘束されていない。つまり、ブランク材 S の一部分 S 1 は、パンチ 2 1 0 の先端面 2 1 0 B 及びダイ 2 2 0 の段差面 2 2 0 B と接触しない。

40

【 0 0 9 1 】

ホットスタンピングでは、ブランク材とパンチ、ダイ等との接触によってブランク材を冷却する。したがって、プレス加工中の図 1 0 に示す段階では、ブランク材 S の一部分 S 1 は、冷却されない。ブランク材 S の一部分 S 1 は、パンチ 2 1 0 が図 1 0 に示す位置よ

50

りもさらに押し込まれたとき、冷却される。要するに、ドアインナーパネルの天板部及び段差部の形状が一体的に造形されたパンチ 2 1 0 によって、縦壁部に段差部が設けられたドアインナーパネルを成形した場合、ブランク材 S の一部分 S 1 は他の部分よりも遅れて冷却される。

【 0 0 9 2 】

ブランク材 S の冷却が部分的に遅れると、ブランク材 S の強度及び延性が部分的に異なる場合がある。この場合、成形されるドアインナーパネルに割れ、シワ等が発生しやすくなる。図 1 に示すように、ドアインナーパネル 1 の隣接する縦壁部 4 が段差部 5 を有する場合、特に割れ、シワ等が発生しやすい。成形後のドアインナーパネルの強度が高い場合、さらに割れ、シワ等が発生しやすくなる。

10

【 0 0 9 3 】

本実施形態のドアインナーパネルの製造方法は、図 8 に示すように、第 1 パンチ 1 2 及び第 2 パンチ 1 3 を有するホットスタンピング装置 1 0 を用いる。これにより、図 1 に示すようなドアインナーパネル 1 の天板部 2 と段差部 5 は、別個のパンチで成形される。加えて、第 2 パンチ 1 3 による押し込みは、第 1 パンチ 1 2 による押し込みよりも先に完了する。これにより、一方のパンチが天板部 2 を成形するとき、他方のパンチがドアインナーパネル 1 の段差部 5 を抑え込む。したがって、天板部 2 を成形するとき、ブランク材の拘束されていない部分が少なくなり、ドアインナーパネルの割れやシワ等を抑制することができる。

20

【 0 0 9 4 】

ブランク材 S は、開口部を有していてもよい。この場合、ブランク材 S はダイ 1 5 の型底面 1 6 A に対向する位置に開口部を有する。これにより、図 1 に示すように、天板部 2 に開口部 3 を有するドアインナーパネル 1 が成形される。すなわち、ブランク材 S の開口部は、ドアインナーパネル 1 の開口部 3 に相当する。ブランク材 S が開口部を有する場合、天板部 2 は伸びフランジ成形により成形される。具体的には、第 1 パンチ 1 2 がブランク材 S を加工するとき、開口部の外縁は開口部が広がる方向に伸びる。そのため、第 1 パンチ 1 2 を押し込んでも割れが発生しにくい。さらに、ホットスタンピングでは、ブランク材 S が加熱されることによりブランク材 S の延性が向上するため、伸びフランジ成形を容易にすることができる。

30

【 0 0 9 5 】

[他の製造方法]

図 1 1 A ~ 図 1 1 C は、図 9 A ~ 図 9 C とは異なるプレス成形工程を模式的に示す断面図である。図 1 1 A はブランクホルダ 1 4 でブランク材 S を挟み込む段階を示す。図 1 1 B は第 2 パンチ 1 3 による押し込みが完了したときの状態を示す。図 1 1 C は第 1 パンチ 1 2 による押し込みが完了したときの状態を示す。

【 0 0 9 6 】

図 1 1 B を参照して、図 9 A ~ 図 9 C とは異なるプレス成形工程では、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了したとき、第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A は第 2 パンチ 1 3 の先端面 1 3 A よりも下方にある。すなわち、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが完了する前に、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みが始まる。このとき、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みは、完了していない。この場合も上述したように、第 1 パンチ 1 2 による押し込みが完了する前に、第 2 パンチ 1 3 がブランク材 S を抑え込む。これにより、成形難易度の高い形状のドアインナーパネルを成形しても、割れやシワ等を抑制することができる。図 1 1 A ~ 図 1 1 C では、ブランク材 S は開口部 3 1 を有する場合を示す。したがって、ドアインナーパネルの天板部は、伸びフランジ成形で成形される。

40

【 0 0 9 7 】

ホットスタンピングでは、ブランク材の成形と同時に焼入れを行う。具体的には、ブランク材はパンチ、ダイ及びホルダとの接触により冷却される。これにより、高強度のドアインナーパネルを成形することができる。高強度のドアインナーパネルは、たとえば、引

50

張強度が 1 2 0 0 M P a 以上の成形品である。

【 0 0 9 8 】

本実施形態の製造方法では、第 2 パンチ 1 3 による押し込みが完了する前において、第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A の高さの位置は特に限定されない。要するに、第 1 パンチ 1 2 が先にブランク材 S を押し込んでよいし、第 2 パンチ 1 3 が先にブランク材 S を押し込んでよい。第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みが、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みよりも先に完了すればよい。これにより、成形難易度の高い形状のドアインナーパネルを成形することができる。また、ブランクホルダの下降は第 2 パンチによる押し込みが完了するまでに行われればよい。

【 0 0 9 9 】

しかしながら、鋼板に延性の高い低強度鋼板を用いる場合、第 1 パンチ 1 2 によるブランク材 S の押し込みが、第 2 パンチ 1 3 によるブランク材 S の押し込みよりも先に完了してもよい。要するに、本実施形態の製造方法は、分割されたパンチを用いるため、ドアインナーパネルを様々な成形難易度の形状にプレス成形することができる。

【 0 1 0 0 】

本実施形態の製造方法では、第 1 及び第 2 パンチを備えるホットスタンピング装置でドアインナーパネルを製造する場合を説明した。しかしながら、パンチの数は 2 つに限定されない。第 2 パンチは、複数のパンチに分割されてもよい。要するに、3 以上のパンチを有するホットスタンピング装置を用いてもよい。この場合、ドアインナーパネルの縦壁部に、複数の段差部が設けられる。

【 0 1 0 1 】

上述した製造方法において、鋼板をテーラードブランクとすることもできる。以下、テーラードブランクから製造されるドアインナーパネルの例を説明する。

【 0 1 0 2 】

[第 5 実施形態]

図 1 2 は、第 5 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 1 3 A 及び図 1 3 B は、図 1 2 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図である。これらの図のうち、図 1 3 A は、開口部を打ち抜く前の状態を示す。図 1 3 B は、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【 0 1 0 3 】

図 1 2 に示す第 5 実施形態のドアインナーパネル 1 は、前記第 1 ~ 第 4 実施形態のドアインナーパネルと比較し、上記したホットスタンピングによって成形される点で共通するが、テーラードブランクを素材とする点で相違する。テーラードブランクは、テーラード溶接ブランク（以下、「T W B」ともいう）と、テーラードロールブランク（以下、「T R B」ともいう）に大別される。T W B は、板厚、引張強度等が異なる複数種の鋼板を溶接（例：突き合わせ溶接）によって一体化したものである。一方、T R B は、鋼板を製造する際に圧延ロールの間隔を変更することによって、板厚を変化させたものである。図 1 3 A 及び図 1 3 B では、例として、テーラードブランクが T R B である場合を示す。

【 0 1 0 4 】

図 1 2 を参照して、第 5 実施形態のドアインナーパネル 1 では、前記図 5 に示す第 2 実施形態のドアインナーパネル 1 と同様に、4 つの隣接する縦壁部 4（3 組の縦壁部 4）のすべてに段差部 5 が設けられる。開口部 3 は、天板部 2 の周縁部を残すように 1 箇所設けられる。このドアインナーパネル 1 において、天板部 2 の車両上側の辺（ベルトライン B L）を含む車両上側の縁部（ベルトライン部 2 1）の領域の板厚は、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。すなわち、ドアインナーパネル 1 の板厚は一定ではなく、ベルトライン部 2 1 の板厚が厚くなっている。これにより、ベルトライン部 2 1 の強度が高まり、ドアインナーパネルの衝突特性が向上する。また、ベルトライン部 2 1 以外の領域で高い強度が求められない領域がある場合、その領域の板厚を薄くすれば、ドアインナーパネル 1 の軽量化も望める。

【 0 1 0 5 】

第 5 実施形態のドアインナーパネル 1 は、図 1 3 A 及び図 1 3 B に示す素材 (T R B) を用いて製造される。具体的には、先ず、図 1 3 A に示すように、ドアインナーパネル 1 の輪郭形状に見合った輪郭形状の T R B 3 0 を準備する。この T R B 3 0 において、ドアインナーパネル 1 のベルトライン部 2 1 に相当する領域の板厚は、それ以外の領域の板厚よりも厚い。次に、その T R B 3 0 に、ドアインナーパネル 1 の天板部 2 の開口部 3 に対応する開口部 3 1 を形成する。この開口部 3 1 は、たとえば、打ち抜き加工によって形成される。このような開口部 3 1 を有する T R B 3 0 に、上記したホットスタンピングを施すことにより、図 1 2 に示すドアインナーパネル 1 を成形することができる。

【 0 1 0 6 】

第 5 実施形態では、素材として、 T R B に代えて T W B を用いることもできる。

10

【 0 1 0 7 】

[第 6 実施形態]

図 1 4 は、第 6 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 1 4 に示す第 6 実施形態のドアインナーパネル 1 は、前記図 1 2 に示す第 5 実施形態のドアインナーパネルを前記第 3 実施形態に準じて変形したものである。

【 0 1 0 8 】

図 1 4 を参照して、第 6 実施形態のドアインナーパネル 1 では、前記図 6 に示す第 3 実施形態のドアインナーパネル 1 と同様に、天板部 2 のベルトライン部 2 1 に、このベルトライン部 2 1 に沿って凹部 7 が設けられる。板厚の厚いベルトライン部 2 1 に凹部 7 が設けられるため、ベルトライン部 2 1 の強度が一層高まる。これにより、ベルトライン部 2 1 は、ベルトラインリインフォースメントの役割も担うようになる。ベルトライン部 2 1 には、前記第 3 実施形態と同様に、凹部 7 に代えて凸部を設けても構わないし、凹部 7 と凸部の両方を設けても構わない。

20

【 0 1 0 9 】

第 6 実施形態のドアインナーパネル 1 は、前記第 5 実施形態と同様に、図 1 3 A 及び図 1 3 B に示す素材を用いて製造される。凹部 7 は、ホットスタンピングによって形成される。

【 0 1 1 0 】

[第 7 実施形態]

図 1 5 は、第 7 実施形態のドアインナーパネルの斜視図である。図 1 6 A 及び図 1 6 B は、図 1 5 に示すドアインナーパネルの素材を示す斜視図である。これらの図のうち、図 1 6 A は、開口部を打ち抜く前の状態を示す。図 1 6 B は、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。図 1 5 に示す第 7 実施形態のドアインナーパネル 1 は、前記図 1 2 に示す第 5 実施形態のドアインナーパネル 1 を前記第 4 実施形態に準じて変形したものである。

30

【 0 1 1 1 】

図 1 5 を参照して、第 7 実施形態のドアインナーパネル 1 では、前記第 4 実施形態のドアインナーパネル 1 と同様に、天板部 2 に複数の開口部 3 A 及び 3 B が設けられる。図 1 5 では、例として、2 つの開口部 3 A 及び 3 B が設けられる場合を示す。天板部 2 は、開口部 3 A 及び 3 B の境界部 2 2 を有する。境界部 2 2 は、ベルトライン部 2 1 とほぼ平行に前後方向に伸びる。このドアインナーパネル 1 において、天板部 2 のベルトライン部 2 1 の領域の板厚は、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。さらに、天板部 2 の境界部 2 2 の領域の板厚は、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。すなわち、ドアインナーパネル 1 の板厚は一定ではなく、ベルトライン部 2 1 及び境界部 2 2 の板厚が厚くなっている。これにより、ベルトライン部 2 1 及び境界部 2 2 の強度が高まり、ドアインナーパネルの衝突特性が向上する。また、ベルトライン部 2 1 及び境界部 2 2 以外の領域で高い強度が求められない領域がある場合、その領域の板厚を薄くすれば、ドアインナーパネル 1 の軽量化も望める。

40

【 0 1 1 2 】

第 7 実施形態のドアインナーパネル 1 は、図 1 6 A 及び図 1 6 B に示す素材を用いて製

50

造される。具体的には、先ず、図 1 6 A に示すように、ドアイナーパネル 1 の輪郭形状に見合った輪郭形状の T R B 3 0 を準備する。この T R B 3 0 において、ドアイナーパネル 1 のベルトライン部 2 1 及び境界部 2 2 にそれぞれ相当する領域の板厚は、それら以外の領域の板厚よりも厚い。次に、その T R B 3 0 に、ドアイナーパネル 1 の天板部 2 の開口部 3 A 及び 3 B に対応する開口部 3 1 A 及び 3 1 B を形成する。このような開口部 3 1 A 及び 3 1 B を有する T R B 3 0 に、上記したホットスタンピングを施すことにより、図 1 5 に示すドアイナーパネル 1 を成形することができる。

【 0 1 1 3 】

もっとも、第 7 実施形態のドアイナーパネル 1 において、ベルトライン部 2 1 及び境界部 2 2 のうちのいずれか一方の板厚が厚くなるように変形しても構わない。

10

【 0 1 1 4 】

[第 8 実施形態]

図 1 7 は、第 8 実施形態のドアイナーパネルの斜視図である。図 1 7 に示す第 8 実施形態のドアイナーパネル 1 は、前記図 1 5 に示す第 7 実施形態のドアイナーパネルを前記第 4 実施形態に準じて変形したものである。

【 0 1 1 5 】

図 1 7 を参照して、第 8 実施形態のドアイナーパネル 1 では、前記第 4 実施形態のドアイナーパネル 1 と同様に、天板部 2 の境界部 2 2 には、この境界部 2 2 に沿って凹部 8 が設けられる。板厚の厚い境界部 2 2 に凹部 8 が設けられるため、境界部 2 1 の強度が一層高まる。これにより、境界部 2 2 は、ドアイナーパネルの役割も担うようになる。境界部 2 2 には、前記第 4 実施形態と同様に、凹部 8 に代えて凸部を設けても構わないし、凹部 8 と凸部の両方を設けても構わない。

20

【 0 1 1 6 】

第 8 実施形態のドアイナーパネル 1 は、前記第 7 実施形態と同様に、図 1 6 A 及び図 1 6 B に示す素材を用いて製造される。凹部 8 は、ホットスタンピングによって形成される。

【 0 1 1 7 】

[第 9 実施形態]

図 1 8 は、第 9 実施形態のドアイナーパネルの斜視図である。図 1 9 A 及び図 1 9 B は、図 1 8 に示すドアイナーパネルの素材を示す斜視図である。これらの図のうち、図 1 9 A は、開口部を打ち抜く前の状態を示す。図 1 9 B は、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

30

【 0 1 1 8 】

図 1 8 を参照して、第 9 実施形態のドアイナーパネル 1 では、天板部 2 の下側の辺 2 B を含む下側の縦壁部 4 の領域の板厚は、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。すなわち、ドアイナーパネル 1 の板厚は一定ではなく、下側の縦壁部 4 の板厚が厚くなっている。これにより、下側の縦壁部 4 の強度が高まり、ドアイナーパネルの衝突特性が向上する。また、下側の縦壁部 4 以外の領域で高い強度が求められない領域がある場合、その領域の板厚を薄くすれば、ドアイナーパネル 1 の軽量化も望める。図 1 8 では、例として、下側の縦壁部 4 A 及び 4 B に加え、下側の段差 5、及び下側のフランジ部 6 の板厚も厚くなっている場合を示す。

40

【 0 1 1 9 】

第 9 実施形態のドアイナーパネル 1 は、図 1 9 A 及び図 1 9 B に示す素材を用いて製造される。具体的には、先ず、図 1 9 A に示すように、ドアイナーパネル 1 の輪郭形状に見合った輪郭形状の T R B 3 0 を準備する。この T R B 3 0 において、ドアイナーパネル 1 の下側の縦壁部 4 に相当する領域の板厚は、それ以外の領域の板厚よりも厚い。次に、その T R B 3 0 に、ドアイナーパネル 1 の天板部 2 の開口部 3 に対応する開口部 3 1 を形成する。このような開口部 3 1 を有する T R B 3 0 に、上記したホットスタンピングを施すことにより、図 1 8 に示すドアイナーパネル 1 を成形することができる。

【 0 1 2 0 】

50

もっとも、前記第 5 ～ 第 8 実施形態のドアイナーパネル 1 において、第 9 実施形態に準じて下側の縦壁部 4 の板厚が厚くなるように変形しても構わない。

【 0 1 2 1 】

図 2 0 は、図 1 8 とは異なる形状の開口部 3 を有するドアイナーパネルの斜視図である。図 2 1 は、図 2 0 に示すドアイナーパネルの素材を示す斜視図であって、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【 0 1 2 2 】

図 2 0 に示すドアイナーパネル 1 では、開口部 3 は天板部 2 の周縁部の 1 辺に広がる。すなわち、開口部 3 はベルトライン B L が途切れるように設けられる。この場合、図 2 1 に示すように、前記図 1 9 A に示す打ち抜き加工前の T R B 3 0 に、ドアイナーパネル 1 の天板部 2 の開口部 3 に対応する開口部 3 1 を形成する。このような開口部 3 1 を有する T R B 3 0 に、上記したホットスタンピングを施すことにより、図 2 0 に示すドアイナーパネル 1 を成形することができる。

【 0 1 2 3 】

[第 1 0 実施形態]

図 2 2 は、第 1 0 実施形態のドアイナーパネルの斜視図である。図 2 3 A 及び図 2 3 B は、図 2 2 に示すドアイナーパネルの素材を示す斜視図である。これらの図のうち、図 2 3 A は、開口部を打ち抜く前の状態を示す。図 2 3 B は、開口部を打ち抜いた後、ホットスタンピングに供される直前の状態を示す。

【 0 1 2 4 】

図 2 2 を参照して、第 1 0 実施形態のドアイナーパネル 1 では、天板部 2 の前側の辺 2 A を含む前側の縦壁部 4 (縦壁部 4 A) の領域の板厚は、この領域に隣接する領域の板厚よりも厚い。すなわち、ドアイナーパネル 1 の板厚は一定ではなく、前側の縦壁部 4 の板厚が厚くなっている。これにより、ヒンジが取り付けられる前側の縦壁部 4 の強度が高まる。また、前側の縦壁部 4 以外の領域で高い強度が求められない領域がある場合、その領域の板厚を薄くすれば、ドアイナーパネル 1 の軽量化も望める。図 2 2 では、例として、前側の縦壁部 4 A 及び 4 B に加え、前側の段差 5 、及び前側のフランジ部 6 の板厚も厚くなっている場合を示す。

【 0 1 2 5 】

第 1 0 実施形態のドアイナーパネル 1 は、図 2 3 A 及び図 2 3 B に示す素材を用いて製造される。具体的には、先ず、図 2 3 A に示すように、ドアイナーパネル 1 の輪郭形状に見合った輪郭形状の T R B 3 0 を準備する。この T R B 3 0 において、ドアイナーパネル 1 の前側の縦壁部 4 に相当する領域の板厚は、それ以外の領域の板厚よりも厚い。次に、その T R B 3 0 に、ドアイナーパネル 1 の天板部 2 の開口部 3 に対応する開口部 3 1 を形成する。このような開口部 3 1 を有する T R B 3 0 に、上記したホットスタンピングを施すことにより、図 2 2 に示すドアイナーパネル 1 を成形することができる。

【 0 1 2 6 】

もっとも、素材として T W B を用いれば、前記第 5 ～ 第 9 実施形態のドアイナーパネル 1 において、本実施形態に準じて前側の縦壁部 4 の板厚が厚くなるように変形することができる。T W B は、鋼板の組合せの自由度が大きいからである。

【 0 1 2 7 】

上述の説明では、ドアイナーパネルの材料が鋼板である場合を説明した。しかし、ドアイナーパネルの材料は鋼板に限定されず、金属板であればよい。金属板は、例えば、アルミニウム、アルミニウム合金、複層鋼板、チタン、マグネシウム等である。また、上述の説明では、パネル状成形品がドアイナーパネルである場合を説明した。しかし、パネル状成形品はドアイナーパネルに限定されない。パネル状成形品は、優れた衝突特性が要求される製品に適用できる。そのような製品は、自動車の他に、例えば、車両、建設機械、航空機等である。

【 実施例 】

【 0 1 2 8 】

図 9 A、図 1 1 A に示すホットスタンピング装置 1 0、及び図 1 0 に示すホットスタンピング装置 2 0 0 を用いたプレス加工を想定し、各プレス加工の解析を行った。解析結果から、各プレス加工によって得られるドアインナーパネルの板厚減少率及び曲率分布を評価した。ここで、本発明例 1 として、図 9 A に示すホットスタンピング装置 1 0 を用いたプレス加工を想定した。本発明例 2 として、図 1 1 A に示すホットスタンピング装置 1 0 を用いたプレス加工を想定した。比較例として、図 1 0 に示すホットスタンピング装置 2 0 0 を用いたプレス加工を想定した。

【 0 1 2 9 】

[解析条件]

ブランク材は、質量 % で、C : 0 . 2 1 %、S i : 0 . 2 5 %、M n : 1 . 2 %、B : 0 . 0 0 1 4 % を含有し、残部が F e 及び不純物からなる鋼板とした。焼入れ後の材料特性は、ビッカース硬さ : 4 4 8、降伏強さ : 4 4 8 M P a、引張強さ : 1 5 0 1 M P a、及び破断伸び : 6 . 4 % とした。ブランク材の加熱温度は 7 5 0 とした。機械特性のひずみ速度依存性を考慮して、ダイに対する第 1 及び第 2 パンチの移動速度は、4 0 m / s 相当とした。パンチ、ダイ及びブランクホルダに対するブランク材の摩擦係数は 0 . 4 とした。解析には、汎用の F E M (有限要素法) ソフト (L I V E R M O R E S O F T W A R E T E C H N O L O G Y 社製、商品名 L S - D Y N A) による熱-成形連成解析を用いた。

【 0 1 3 0 】

図 2 4 は、本実施例の解析で用いたダイの寸法を示す。図 2 4 中の寸法の単位は、mm である。図 8 に示す、ダイの基準面 1 6 C と段差面 1 6 B との深さ d 1 は、4 5 mm とした。ダイの基準面 1 6 C と型底面 1 6 A との深さ d 2 は、1 2 0 mm とした。

【 0 1 3 1 】

本発明例 1 では、第 1 パンチ及び第 2 パンチは同時にブランク材に接触するように設定した。すなわち、本発明例 1 では、図 9 B に示すように、第 2 パンチ 1 3 による押し込みが完了したとき、第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A は第 2 パンチ 1 3 の先端面 1 3 A と同じ高さの位置にあった。本発明例 2 では、第 1 パンチの先端面は第 2 パンチの先端面よりも下方にあった。すなわち、本発明例 2 では、図 1 1 B に示すように、第 2 パンチ 1 3 による押し込みが完了したとき、第 1 パンチ 1 2 の先端面 1 2 A は第 2 パンチ 1 3 の先端面 1 3 A よりも 4 0 mm 下方となるように設定した。比較例では、分離されずに一体化されたパンチを用いた。すなわち、図 1 0 に示すように、1 つのパンチによってドアインナーパネルの段差部及び天板部を成形した。また、本発明例 1 及び 2 のいずれでも第 1 及び第 2 パンチがブランク材を押し込む前に、ダイとブランクホルダによってブランク材を抑えるように設定した。

【 0 1 3 2 】

[評価方法]

上記の各プレス成形の解析によって得られるドアインナーパネルの板厚減少率及びその表面の曲率分布を調査した。板厚減少率は、下記の式 (1) を用いて算出した。

(板厚減少率 [%]) = ((プレス成形前の板厚) - (プレス成形後の板厚)) / (プレス成形前の板厚) × 1 0 0 (1)

【 0 1 3 3 】

曲率は、下記の式 (2) を用いて算出した。

(曲率 [1 / m]) = (1 / (曲率半径)) (2)

【 0 1 3 4 】

ここで、式 (2) の曲率半径には、各位置において、ドアインナーパネル表面に垂直な複数の断面それぞれにおいて、ドアインナーパネル表面の曲率半径を算出し、そのうちの最小値を採用した。曲率は、各位置において材料が裏面側に凸となる様に変形した場合は正の値とし、材料が表面側に凸となる様に変形した場合は負の値とした。なお、曲率は第 1 のパンチが下死点に到達する 1 mm 手前の状態で評価した。板厚減少率が、2 0 . 0 % 以上の場合、ドアインナーパネルに割れが発生したと判断した。曲率の絶対値が 0 . 0 1

10

20

30

40

50

以上の場合、ドアインナーパネルにシワが発生したと判断した。

【 0 1 3 5 】

[解析結果]

図 2 5 A 及び図 2 5 B は、本発明例 1 の解析結果を示す。図 2 5 A は本発明例 1 のドアインナーパネルの板厚減少率を示す。図 2 5 B は本発明例 1 のドアインナーパネルの曲率分布を示す。図 2 5 A を参照して、本発明例 1 では、板厚減少率の最大値は 1 6 . 5 % であった。したがって、ドアインナーパネルに割れは発生しなかったといえる。図 2 5 B を参照して、本発明例 1 では、ドアインナーパネルの段差部において、曲率の絶対値が 0 . 0 1 以上の部分は見られなかった。したがって、シワは発生しなかったといえる。

【 0 1 3 6 】

図 2 6 A 及び図 2 6 B は、本発明例 2 の解析結果を示す。図 2 6 A は本発明例 2 のドアインナーパネルの板厚減少率を示す。図 2 6 B は本発明例 2 の曲率分布を示す。図 2 6 A を参照して、本発明例 2 では、板厚減少率の最大値は 1 5 . 8 % であった。したがって、ドアインナーパネルに割れは発生しなかったといえる。図 2 6 B を参照して、本発明例 2 では、ドアインナーパネルの段差部において、曲率の絶対値が 0 . 0 1 以上の部分は見られなかった。したがって、シワは発生しなかったといえる。

【 0 1 3 7 】

図 2 7 A 及び図 2 7 B は比較例の解析結果を示す。図 2 7 A は比較例のドアインナーパネルの板厚減少率を示す。図 2 7 B は比較例のドアインナーパネルの曲率分布を示す。図 2 7 A を参照して、比較例では、板厚減少率の最大値は 1 4 . 0 % であった。したがって、ドアインナーパネルに割れは発生しなかったといえる。図 2 7 B を参照して、比較例では、ドアインナーパネルの段差部において、図 2 7 B 中、X で示される領域では、曲率の絶対値が 0 . 0 1 以上の部分が見られた。したがって、シワが発生したといえる。

【 0 1 3 8 】

以上、本発明の実施形態を説明した。しかしながら、上述した実施形態は本発明を実施するための例示に過ぎない。したがって、本発明は上述した実施形態に限定されることがなく、その趣旨を逸脱しない範囲内で上述した実施形態を適宜変更して実施することができる。

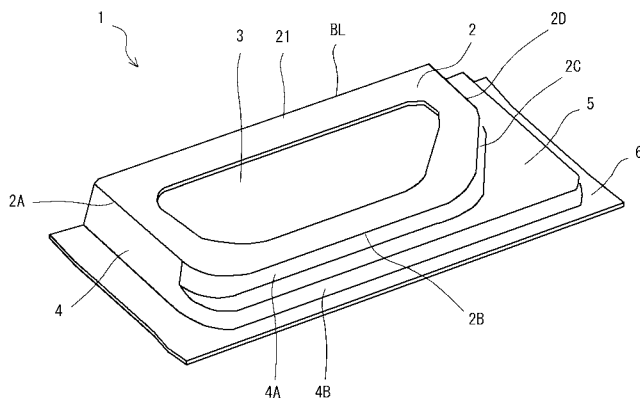
【 符号の説明 】

【 0 1 3 9 】

- 1 ドアインナーパネル (パネル状成形品)
- 2 天板部
- 2 1 ベルトライン部
- 2 2 境界部
- 3、3 A、3 B、3 1、3 1 A、3 1 B 開口部
- 4、4 A、4 B 縦壁部
- 5 段差部
- 6 フランジ部
- 7、8 凹部
- 1 0 ホットスタンピング装置
- 1 2 第 1 パンチ
- 1 3 第 2 パンチ
- 1 4 ブランクホルダ
- 1 5 ダイ
- 3 0 T R B
- B L ベルトライン
- S ブランク材

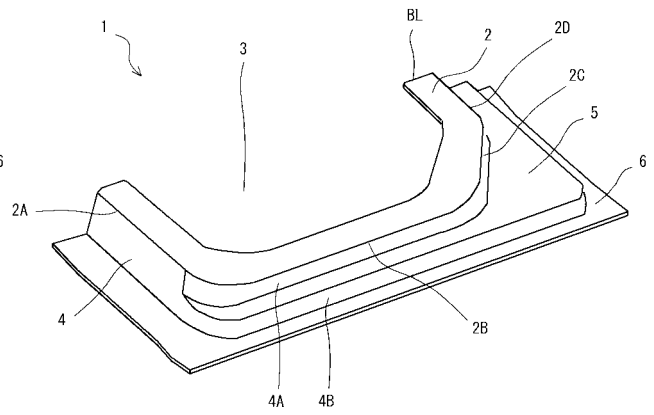
【図 1】

FIG. 1



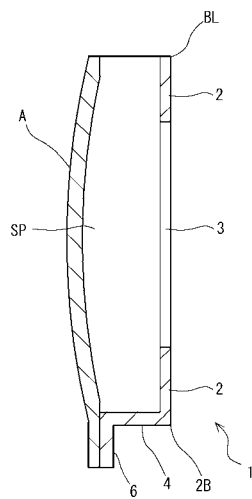
【図 2】

FIG. 2



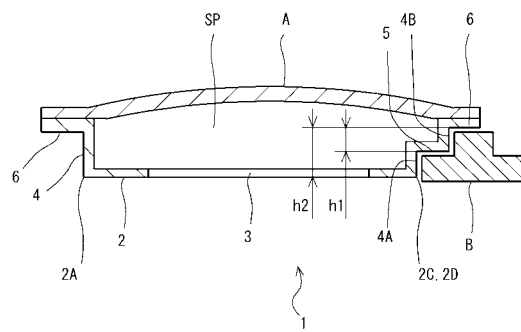
【図 3】

FIG. 3



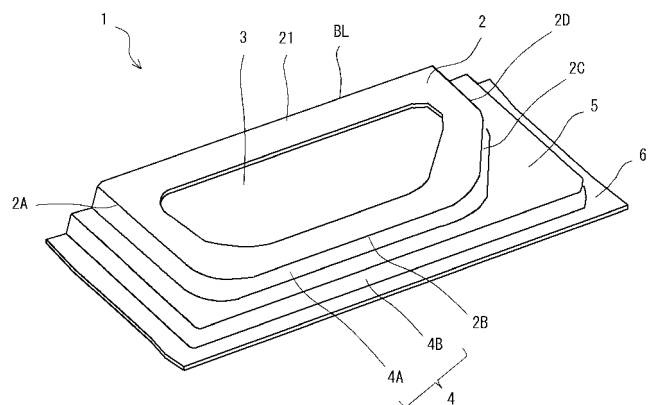
【図 4】

FIG. 4



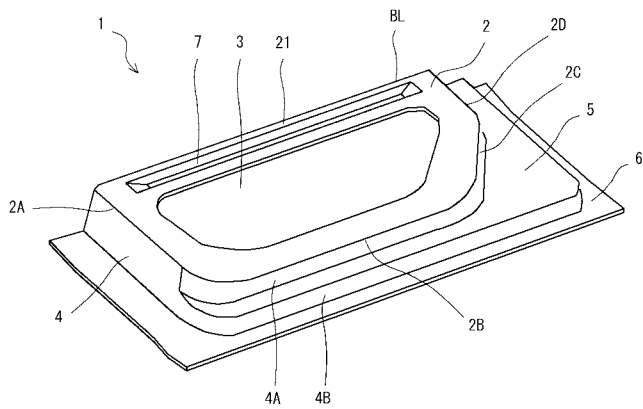
【図 5】

FIG. 5



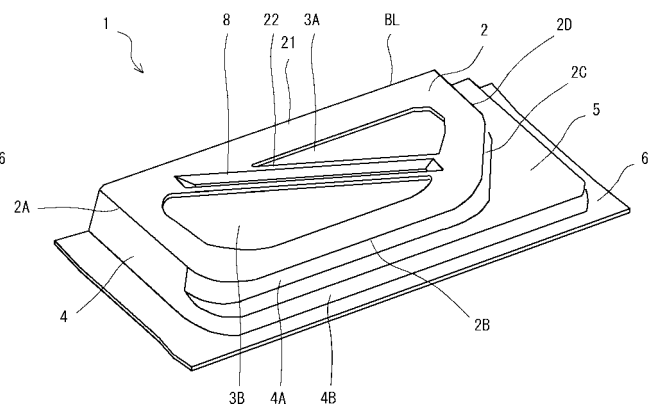
【図 6】

FIG. 6



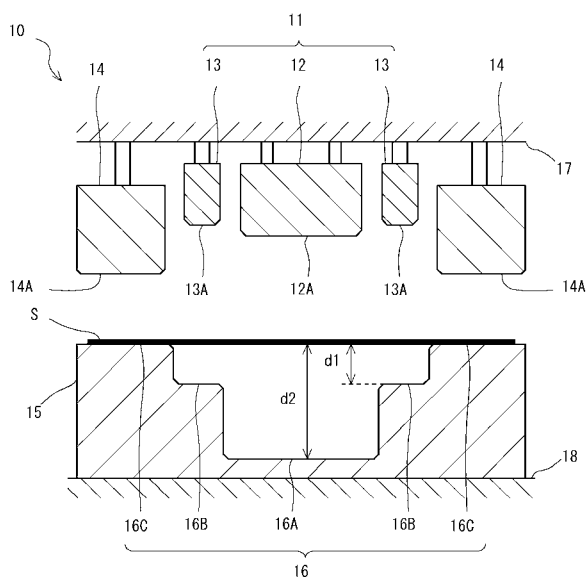
【図 7】

FIG. 7



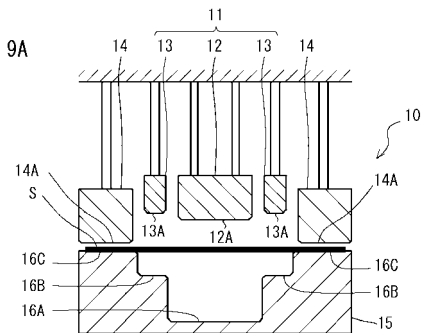
【図 8】

FIG. 8



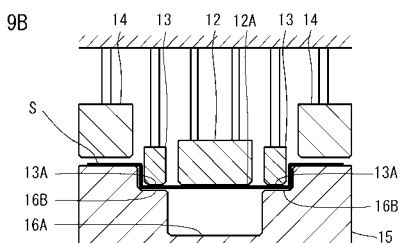
【図 9 A】

FIG. 9A



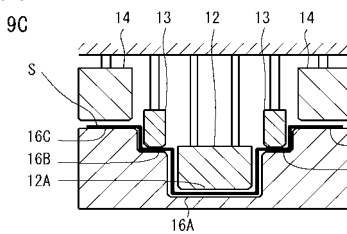
【図 9 B】

FIG. 9B



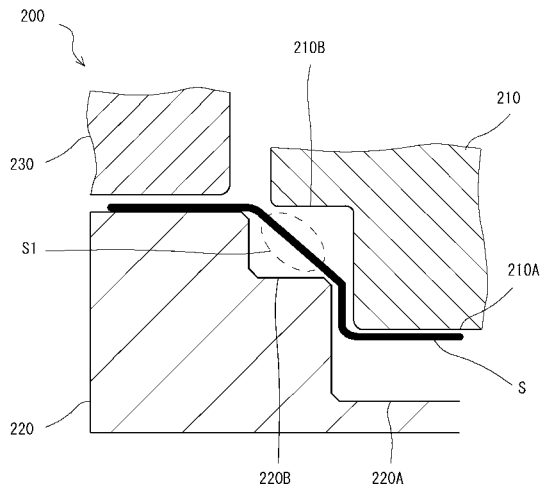
【図 9 C】

FIG. 9C



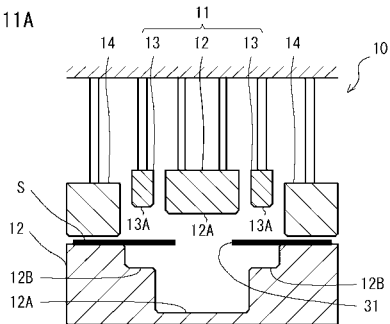
【 図 1 0 】

FIG. 10



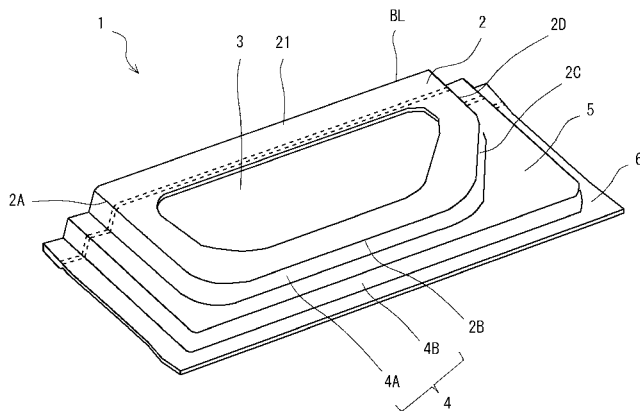
【 図 1 1 A 】

FIG. 11A



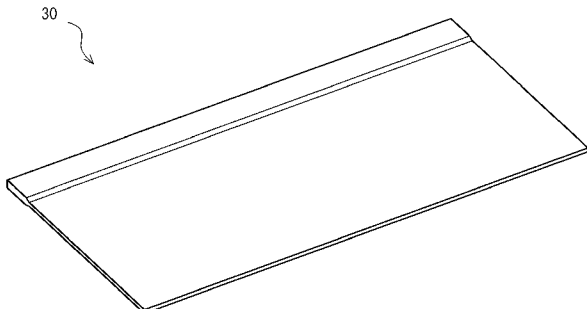
【 図 1 2 】

FIG. 12



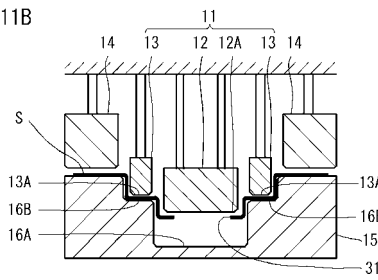
【 図 1 3 A 】

FIG. 13A



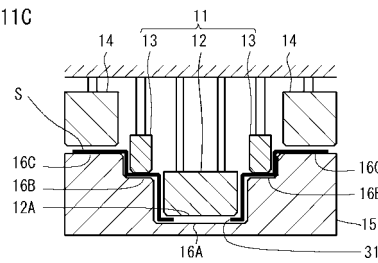
【 ㊦ 1 1 B 】

FIG. 11B



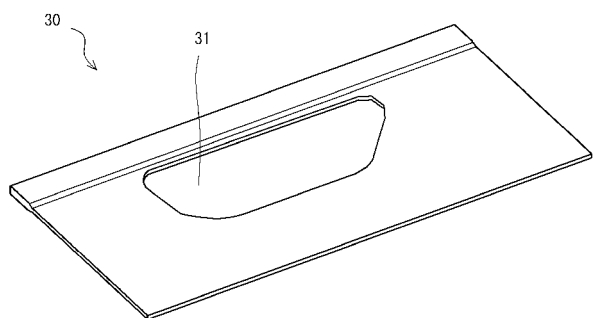
【 図 1 1 C 】

FIG. 11C



【 叉 1 3 B 】

FIG. 13B



【 図 1 4 】

FIG. 14

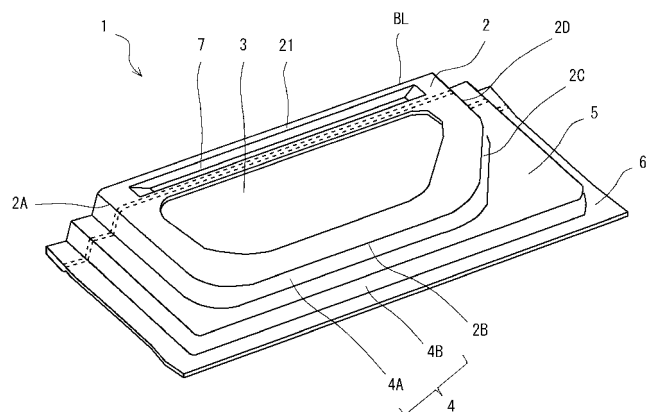
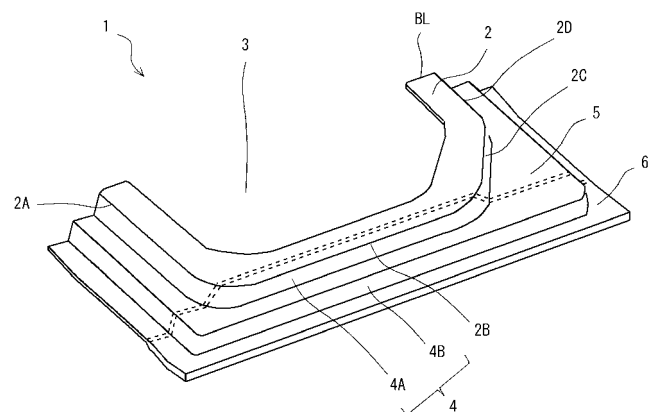
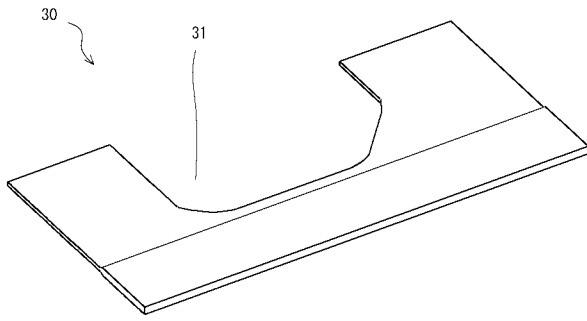


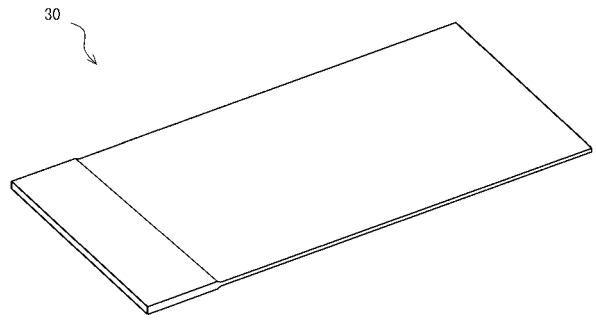
FIG. 15



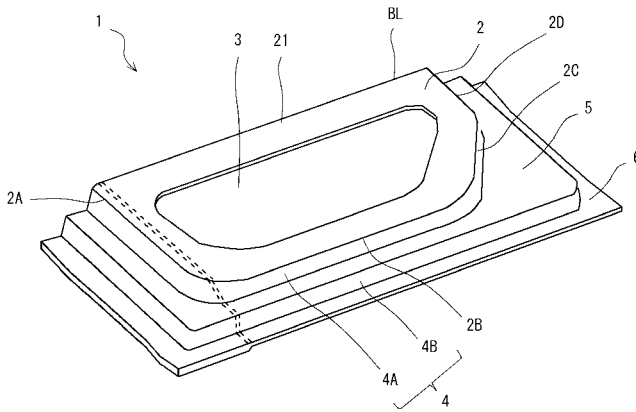
【図 2 1】
FIG. 21



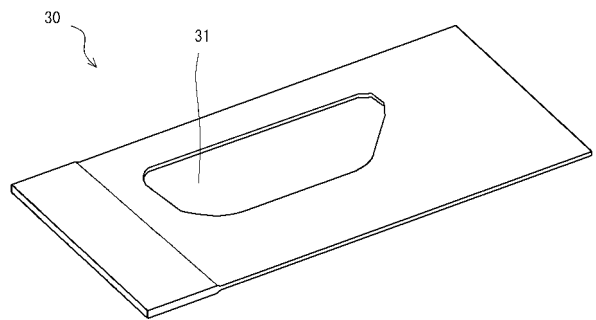
【図 2 3 A】
FIG. 23A



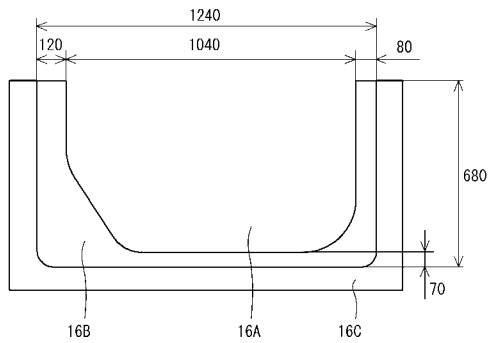
【図 2 2】
FIG. 22



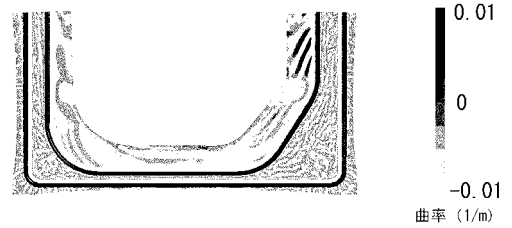
【図 2 3 B】
FIG. 23B



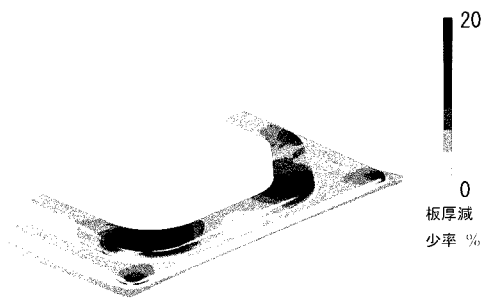
【図 2 4】
FIG. 24



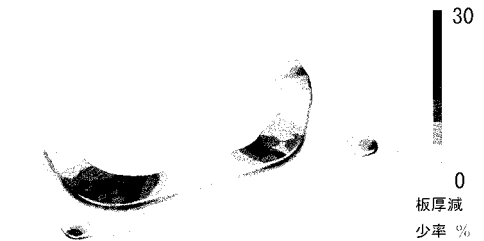
【図 2 5 B】
FIG. 25B



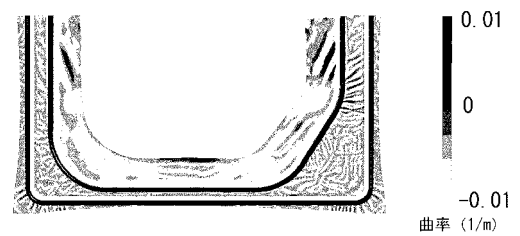
【図 2 5 A】
FIG. 25A



【図 2 6 A】
FIG. 26A

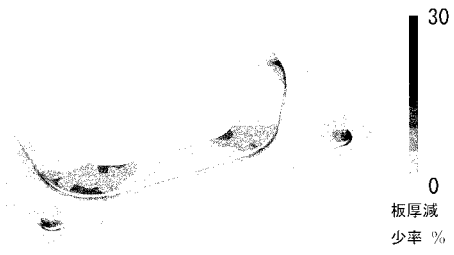


【図 2 6 B】
FIG. 26B



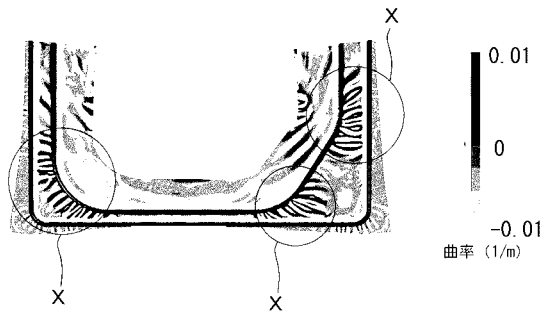
【図 27 A】

FIG. 27A



【図 27 B】

FIG. 27B



【国際調査報告】

INTERNATIONAL SEARCH REPORT		International application No. PCT/JP2015/006394
A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER B21D22/26(2006.01)i, B21D22/20(2006.01)i, B21D53/88(2006.01)i, B60J5/04(2006.01)i According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC		
B. FIELDS SEARCHED Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols) B21D22/26, B21D22/20, B21D53/88, B60J5/04 Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched Jitsuyo Shinan Koho 1922-1996 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2016 Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2016 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2016 Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)		
C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 591/1989(Laid-open No. 93021/1990) (Nissan Shatai Co., Ltd.), 24 July 1990 (24.07.1990), page 6, line 15 to page 7, line 11; fig. 5 to 6 (Family: none)	1-20
Y	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 179456/1984(Laid-open No. 97323/1986) (Nissan Motor Co., Ltd.), 23 June 1986 (23.06.1986), page 6, line 1 to page 8, line 15; fig. 1 to 4 (Family: none)	1-20
☒ Further documents are listed in the continuation of Box C. ☐ See patent family annex.		
* Special categories of cited documents: "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance "E" earlier application or patent but published on or after the international filing date "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified) "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art "&" document member of the same patent family		
Date of the actual completion of the international search 12 February 2016 (12.02.16)		Date of mailing of the international search report 23 February 2016 (23.02.16)
Name and mailing address of the ISA/ Japan Patent Office 3-4-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo 100-8915, Japan		Authorized officer Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2015/006394

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	JP 2014-8943 A (Suzuki Motor Corp.), 20 January 2014 (20.01.2014), paragraph [0037] (Family: none)	1-20
Y	JP 2014-65411 A (JFE Steel Corp.), 17 April 2014 (17.04.2014), paragraph [0025] & WO 2014/050083 A1 & CN 104685338 A & KR 10-2015-0048190 A	1-20
Y	JP 8-58382 A (Kankyocho Kokuritsu Kankyo Kenkyushocho), 05 March 1996 (05.03.1996), paragraph [0011] (Family: none)	5-6,8-11
Y	JP 2003-48430 A (GP Daikyo Corp.), 18 February 2003 (18.02.2003), paragraph [0020] (Family: none)	5-6,8-11
Y	JP 2013-780 A (Honda Motor Co., Ltd.), 07 January 2013 (07.01.2013), paragraphs [0026] to [0032]; fig. 1 to 5 (Family: none)	14-16,18,20
Y	JP 8-10861 A (Shigenobu YOSHIDA), 16 January 1996 (16.01.1996), paragraphs [0036] to [0040]; fig. 3 to 7 (Family: none)	14-16,18,20
Y	JP 63-168232 A (Toyota Motor Corp.), 12 July 1988 (12.07.1988), page 4, lower right column, the last line to page 5, upper right column, the last line; fig. 1 to 2 (Family: none)	14-16,18,20
A	JP 6-31351 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 08 February 1994 (08.02.1994), paragraphs [0011] to [0012]; fig. 1 to 4 (Family: none)	1-20
A	JP 2001-58220 A (Honda Motor Co., Ltd.), 06 March 2001 (06.03.2001), paragraph [0010]; fig. 1 (Family: none)	1-20

国際調査報告		国際出願番号 PCT/J P 2 0 1 5 / 0 0 6 3 9 4									
A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC)) Int.Cl. B21D22/26(2006, 01)i, B21D22/20(2006, 01)i, B21D53/88(2006, 01)i, B60J5/04(2006, 01)i											
B. 調査を行った分野 調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC)) Int.Cl. B21D22/26, B21D22/20, B21D53/88, B60J5/04											
最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの <table border="0"> <tr> <td>日本国実用新案公報</td> <td>1922-1996年</td> </tr> <tr> <td>日本国公開実用新案公報</td> <td>1971-2016年</td> </tr> <tr> <td>日本国実用新案登録公報</td> <td>1996-2016年</td> </tr> <tr> <td>日本国登録実用新案公報</td> <td>1994-2016年</td> </tr> </table>				日本国実用新案公報	1922-1996年	日本国公開実用新案公報	1971-2016年	日本国実用新案登録公報	1996-2016年	日本国登録実用新案公報	1994-2016年
日本国実用新案公報	1922-1996年										
日本国公開実用新案公報	1971-2016年										
日本国実用新案登録公報	1996-2016年										
日本国登録実用新案公報	1994-2016年										
国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)											
C. 関連すると認められる文献											
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号									
Y	日本国実用新案登録出願 1-591 号 (日本国実用新案登録出願公開 2-93021 号) の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (日産車体株式会社) 1990.07.24, 第 6 頁第 15 行 - 第 7 頁第 11 行及び第 5 - 6 図 (ファミリーなし)	1-20									
Y	日本国実用新案登録出願 59-179456 号 (日本国実用新案登録出願公開 61-97323 号) の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (日産自動車株式会社) 1986.06.23, 第 6 頁第 1 行 - 第 8 頁第 15 行及び第 1 - 4 図 (ファミリーなし)	1-20									
☒ C 欄の続きにも文献が列挙されている。 ☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。											
<table border="0"> <tr> <td> * 引用文献のカテゴリー 「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの 「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの 「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す) 「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献 「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願 </td> <td> の日の後に公表された文献 「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの 「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの 「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の 1 以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの 「&」 同一パテントファミリー文献 </td> </tr> </table>				* 引用文献のカテゴリー 「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの 「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの 「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す) 「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献 「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願	の日の後に公表された文献 「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの 「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの 「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の 1 以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの 「&」 同一パテントファミリー文献						
* 引用文献のカテゴリー 「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの 「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの 「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す) 「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献 「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願	の日の後に公表された文献 「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの 「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの 「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の 1 以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの 「&」 同一パテントファミリー文献										
国際調査を完了した日 12.02.2016		国際調査報告の発送日 23.02.2016									
国際調査機関の名称及びあて先 日本国特許庁 (ISA/J P) 郵便番号 100-8915 東京都千代田区霞が関三丁目 4 番 3 号		特許庁審査官 (権限のある職員) 石黒 雄一 電話番号 03-3581-1101 内線 3364	3 P 4019								

国際調査報告		国際出願番号 PCT/J P 2 0 1 5 / 0 0 6 3 9 4
C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求項の番号
Y	JP 2014-8943 A (スズキ株式会社) 2014.01.20, 段落 3 7 (ファミリーなし)	1-20
Y	JP 2014-65411 A (J F E スチール株式会社) 2014.04.17, 段落 2 5 & WO 2014/050083 A1 & CN 104685338 A & KR 10-2015-0048190 A	1-20
Y	JP 8-58382 A (環境庁国立環境研究所長) 1996.03.05, 段落 1 1 (ファミリーなし)	5-6, 8-11
Y	JP 2003-48430 A (ジー・ピー・ダイキョー株式会社) 2003.02.18, 段落 2 0 (ファミリーなし)	5-6, 8-11
Y	JP 2013-780 A (本田技研工業株式会社) 2013.01.07, 段落 2 6 - 3 2 及び図 1 - 5 (ファミリーなし)	14-16, 18, 20
Y	JP 8-10861 A (吉田 重信) 1996.01.16, 段落 3 6 - 4 0 及び図 3 - 7 (ファミリーなし)	14-16, 18, 20
Y	JP 63-168232 A (トヨタ自動車株式会社) 1988.07.12, 第 4 頁右下欄最終行-第 5 頁右上欄最終行及び第 1 - 2 図 (ファミリーなし)	14-16, 18, 20
A	JP 6-31351 A (日産自動車株式会社) 1994.02.08, 段落 1 1 - 1 2 及び図 1 - 4 (ファミリーなし)	1-20
A	JP 2001-58220 A (本田技研工業株式会社) 2001.03.06, 段落 1 0 及び図 1 (ファミリーなし)	1-20

フロントページの続き

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
	B 2 1 D 24/00	F
	B 6 0 J 5/00	Z

(81) 指定国 AP(BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, ST, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), EA(AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), EP(AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OA(BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG), AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US

(72) 発明者 鈴木 利哉
東京都千代田区丸の内二丁目 6 番 1 号 新日鐵住金株式会社内

(72) 発明者 久保 雅寛
東京都千代田区丸の内二丁目 6 番 1 号 新日鐵住金株式会社内

(注) この公表は、国際事務局 (W I P O) により国際公開された公報を基に作成したものである。なおこの公表に係る日本語特許出願 (日本語実用新案登録出願) の国際公開の効果は、特許法第 1 8 4 条の 1 0 第 1 項 (実用新案法第 4 8 条の 1 3 第 2 項) により生ずるものであり、本掲載とは関係ありません。